This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

UNIV. OF MI
LIBRARY

Message

du

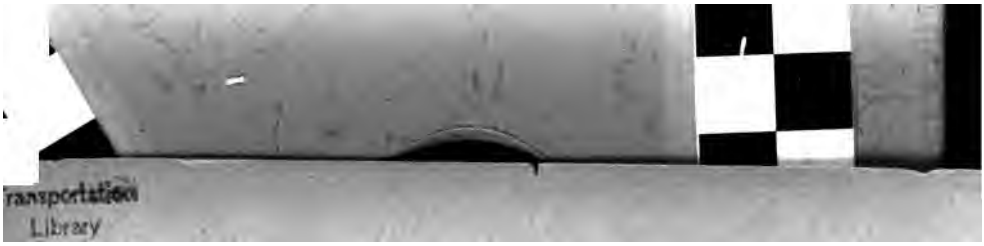
Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

le rachat des principales lignes

de chemins de fer suisses.

Du 25 mars 1897.



HE
3217
.A4
.1897

Switzerland. Bundesrat

Message

du

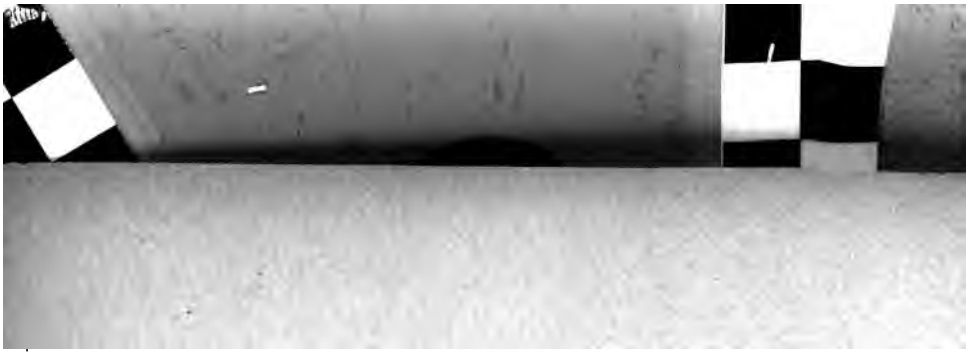
Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

le rachat des principales lignes

de chemins de fer suisses.

Du 25 mars 1897.



Transportation

HE
3217
.A4
1897

Transport.

Table des matières.

	Page
Introduction	1
I. Extension successive des chemins de fer suisses:	
1. Législation	3
2. Etablissement des chemins de fer suisses	16
3. Essais de nationalisation:	
a. Echéance de rachat de 1883/1888, prévue par les concessions	28
b. Négociations au sujet de l'achat des chemins de fer du Nord-Est 1887/1888	31
c. Achat d'actions de priorité du chemin de fer du Jura-Simplon, 1890	35
d. Négociations au sujet de l'achat du chemin de fer du Central en 1891	39
II. Exposé des principes qui exigent la nationalisation des principales lignes de chemins de fer suisses	42
1. Le rachat considéré au point de vue de l'économie politique:	
a. Unité de l'exploitation	44
b. Tarifs	59
a. Tarifs des voyageurs:	
1. Tarifs normaux	61
2. Tarifs exceptionnels	65
b. Tarifs des marchandises:	
1. Tarifs normaux	66
2. Tarifs exceptionnels	68
Tarif des voyageurs du Gothard	70
Tarif des marchandises du Gothard	71
Influence des modifications proposées sur les recettes	73
c. Amortissement du capital d'établissement	79
d. Gestion financière des chemins de fer d'Etat distincte de celles des autres administrations publiques	91
e. Action d'influences étrangères sur les chemins de fer privés	93
2. Etendue de la nationalisation	97
III. Nationalisation par la voie du rachat prévue dans les concessions:	
1. Avantages de ce procédé	102
2. Si l'on peut procéder à la nationalisation sans révision préalable de la constitution	105
3. Résultat financier du rachat aux termes des concessions	108
IV. Evaluation des indemnités	110
1. Concessions et dispositions qu'elles contiennent relativement au rachat	110
2. Rachat de lignes partielles ou de réseaux entiers et établissement des comptes y relatifs	113
3. Objets de rachat	114

Page

4. Calcul des indemnités de rachat 115
   a. Capital d'établissement 116
   b. Produit net 118
      a. Recettes 120
      b. Dépenses 125
5. Etat des lignes, etc., et retenues sur l'indemnité de rachat . 129
6. Résultats des calculs:
   a. Remarques préliminaires. 132
   b. Produit net 134
   c. Capital d'établissement 135
   d. Indemnités de rachat 136
   e. Bilan d'entrée et budget d'exploitation pour la Confédération 137
   f. Bilans définitifs et parts de liquidation afférant aux actions 139
7. Conclusions 140
8. Mode de paiement 141

V. Organisation des chemins de fer d'Etat. 142
1. Direction supérieure de l'administration 145
2. Conseil des chemins de fer 146
3. Division du réseau des chemins de fer 148
4. Organes de l'administration:
   a. Conseil d'administration 148
   b. Direction générale 150
   c. Direction d'arrondissement 153
5. Dispositions générales 153
6. Dispositions transitoires et finales 154

VI. Les chemins de fer des Alpes après la nationalisation . . 155

VII. Proposition tendant à dénoncer, en vertu des concessions, le rachat aux cinq compagnies principales 158

Annexes:

A. Projet de loi fédérale sur l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération et sur l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux . . 162

B. Aperçu des calculs, etc.

Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

le rachat des principales lignes de chemins de fer suisses.

(Du 25 mars 1897.)

Monsieur le président et messieurs,

Le 29 janvier 1892, les Chambres fédérales ont pris en considération la motion ci-après déposée par MM. Curti, conseiller national, Cornaz, député au Conseil des Etats et consorts :

« Le Conseil fédéral est invité à faire procéder à une enquête portant sur la question des chemins de fer à ses divers points de vue (amélioration des conditions existantes et rachat) et à présenter le plus tôt possible un rapport et des propositions sur la ligne de conduite qu'il se propose de suivre dans cette affaire. »

Le Conseil fédéral soumit en conformité aux chambres son mémoire du 27 mars 1894 sur les rapports de droit qui existeront, à l'expiration des concessions, entre la Confédération et les compagnies de chemins de fer ou les cantons, mémoire dont le Conseil national a pris connaissance le 5 décembre, le Conseil des Etats le 19 du même mois; le Conseil national invita à cette occasion le Conseil fédéral à présenter aussi promptement que possible, des

rapports complémentaires sur la question des chemins de fer, soit le rachat des lignes.

L'étude approfondie que notre Département des Chemins de fer a faite de la question du *rachat à effectuer conformément aux concessions* et tout spécialement des voies et moyens de se procurer les sommes dont la Confédération aura besoin pour payer les indemnités au plus prochain terme de rachat, lors de l'acquisition des principales lignes de chemins de fer suisses, a révélé les difficultés qu'il y a à obtenir des évaluations financières précises. Aussi, le Conseil fédéral, par message du 11 novembre 1895, proposa-t-il aux chambres le projet d'une nouvelle loi fédérale sur *la comptabilité des chemins de fer*, dont le but était à la fois d'exiger des compagnies une comptabilité distincte pour chacune de leurs lignes, de fixer, selon un mode liant les compagnies, le produit net et le capital d'établissement, deux facteurs déterminants pour le rachat, et d'obliger les entreprises de chemins de fer, avant le délai de dénonciation, à fournir la justification de leur rendement annuel net et du capital d'établissement; enfin de donner au Tribunal fédéral la compétence voulue pour connaître des conflits que soulèverait l'interprétation de certaines clauses des conventions relatives au rachat, tout cela afin de créer une situation nette en vue du rachat à intervenir selon les concessions.

Une fois cette loi sur la comptabilité des chemins de fer, du 27 mars 1896, adoptée par les chambres, puis par le peuple le 4 octobre 1896, par 223, 228 voix contre 176, 557, il nous a été possible de terminer notre étude de la question du rachat; aujourd'hui nous sommes en mesure de vous fournir à ce sujet des données détaillées et de vous soumettre une *loi fédérale sur la dénonciation du rachat* des principales lignes de chemins de fer suisses.

Notre politique nationale en matière de chemins de fer entre ainsi dans une période d'importante évolution. Il convient donc d'examiner brièvement les phases qu'elle a traversées jusqu'ici. Notre exposé sommaire de *l'histoire des chemins de fer suisses* donnera en même temps les motifs qui exigent un changement de l'état de choses actuel.

I.

Extension successive des chemins de fer suisses.

1.

Législation.

C'est dans les débats sur la constitution de 1848 qu'il a été pour la première fois question des chemins de fer au sein des autorités fédérales. La commission de la Diète constituante dit dans son rapport sur le projet de constitution du 28 avril 1848, au sujet de l'article 23 qui traite des travaux d'utilité publique :

« La Confédération peut établir à ses frais ou subventionner des travaux d'utilité publique et faire dans ce but valoir son droit d'expropriation moyennant indemnité. *Cet article visait spécialement la construction de chemins de fer.* »

Au sein de la Diète ce point de vue fut soutenu lors de la discussion du projet de la commission et l'adoption de l'article a été appuyée en ces termes :

« La Suisse ne peut plus, comme elle l'a fait jusqu'à ce jour, se borner à un rôle passif à l'égard des chemins de fer; elle est poussée par la force des choses à vouer une attention plus sérieuse à ce moyen de communication, si elle n'entend pas courir le risque de perdre son commerce de transit ainsi qu'une partie de son exportation. » [1])

Sous l'empire des mêmes préoccupations, l'Assemblée fédérale, par décision du 18 décembre 1849 [2]) a invité le Conseil fédéral à lui soumettre :

« 1. Le plan d'un réseau général de chemins de fer suisses, dressé avec le concours d'experts impartiaux désignés pour procéder aux travaux techniques;

« 2. un projet de loi fédérale sur l'expropriation pour la construction de chemins de fer suisses;

« 3. des rapports et des propositions concernant la part que doit prendre la Confédération à l'exécution du réseau des chemins de fer suisses, les conditions des concessions à accorder dans le cas où ils seraient établis par des sociétés privées. »

---

[1]) Recès de l'année 1847, IV^me^ partie, page 405.

[2]) *Feuille fédérale*, 1851, vol. I, page 339.

Le Conseil fédéral déféra au second de ces vœux en présentant, par message du 25 février 1850, la loi fédérale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 1er mai 1850 [1]), qui est restée en vigueur jusqu'ici.

Des experts connus furent chargés de donner leur avis sur la question des chemins de fer en général. L'ingénieur anglais Stephenson fut consulté sur le point de savoir quel était, techniquement, le mode de construction des lignes de chemins de fer le plus avantageux pour la Suisse, et si le rendement de lignes franchissant les Alpes couvrirait les frais. Dans son rapport fait en collaboration avec M. l'ingénieur Swinburne [2]), M. Stephenson déclare qu'il n'est pas possible de déterminer d'avance les frais d'un chemin de fer alpestre, à cause des difficultés que rencontrerait la construction de la voie, mais estime que le peu d'importance des relations commerciales entre le nord et le sud des Alpes ne justifierait pas cette dépense. Les experts recommandaient la construction d'un réseau reliant le lac de Constance au lac Léman, avec à Olten une ligne allant à Bâle, plus divers embranchements ; la longueur totale du réseau était de 650 kilomètres, son coût devisé, pour une voie unique, à 101,786,800 francs et avec une voie double à 113,451,800 francs, étant prévu que les cours d'eau seraient utilisés comme moyen de transport, ou, s'il était fait abstraction des cours d'eau, un coût de 118,132,300 francs, soit 132,151,800 francs. Les experts faisaient ressortir les inconvénients qu'avaient constatés les pays où les chemins de fer avaient été établis sans qu'il fût tenu compte de l'ensemble des intérêts qu'ils auraient dû servir. Nulle part, le système de la libre concurrence n'a, en matière de chemins de fer, porté de bons fruits ; le public n'a retiré aucun profit de cette concurrence qui devait lui apporter de si grands bénéfices, « plusieurs entreprises bien conçues et qui méritaient un entier succès, ont été complètement ruinées, des compagnies de lignes improductives s'entendent entre elles pour l'adoption de combinaisons et d'arrangements qui leur permettent d'exploiter le public, le plus possible, avec la moindre dépense possible. » Et d'autre part, l'application du principe « la ligne la plus courte est la meilleure a eu pour conséquence une énorme dépense infructueuse, parce que de nouvelles lignes ont été construites dans le seul but de gagner quelques kilomètres. »

MM. C. Geigy à Bâle et J. M. Ziegler à Winterthour, dans leur rapport du 31 octobre 1850 [3]), ont examiné de près l'opportunité de la construction et de l'exploitation des chemins de fer en

[1]) *Rec. off.*, vol. I, page 319.
[2]) *Feuille fédérale*, 1850, page 305.
[3]) *Feuille fédérale*, 1850, III, page 475.

Suisse et le mode selon lequel devait s'exercer la participation de la Confédération. A leur avis, il n'était pas possible de construire, sans la participation de l'Etat, le réseau restreint projeté par MM. Stephenson et Swinburne, mais, l'Etat devait contribuer, dans la limite de ses forces, à l'établissement des lignes; la Confédération et les cantons disposaient des ressources nécessaires et tous deux avaient à prêter leur concours sous peine de voir les chemins de fer devenir la cause de perturbations dans les finances publiques.

Selon ces experts, la participation de l'Etat devait s'effectuer sous la forme d'une garantie d'intérêts, que les lignes fussent construites et exploitées par les compagnies sous le contrôle de l'Etat ou, à titre d'entreprise commune de la Confédération et des cantons, par un conseil d'administration nommé par les intéressés. M. Ziegler recommandait le système de la construction et de l'exploitation par des compagnies avec garantie de l'intérêt par l'Etat; M. Geigy, au contraire, préconisait la garantie de l'Etat, en ce sens que l'autorité fédérale déterminerait les lignes composant le réseau des chemins de fer en Suisse et l'ordre dans lequel les lignes seraient construites; ces lignes seraient établies et exploitées par des conseils d'administration, nommés en partie par le Conseil fédéral, en partie par les cantons intéressés. Ces conseils auraient à faire l'apport au nom de la Confédération, des fonds nécessaires, au moyen de l'émission d'obligations qui, outre l'intérêt garanti de 3 ½ %, auraient droit encore à une part des excédents de recettes. Au bout de 50 ans, les garants auraient le droit de racheter les obligations à leur valeur nominale. Rien, disait M. Geigy, ne permet de supposer qu'une autorité administrative dépendante de l'Etat apporte moins de soin à sa gestion que ne le feraient les directeurs d'une société privée; les résultats financiers favorables obtenus par des compagnies ne prouvent rien lorsque celles-ci n'exploitent que les lignes les plus lucratives. Les chemins de fer sont des routes du plus haut perfectionnement et c'est dans leur nature même qu'on trouve un motif prépondérant pour les confier à la direction de l'Etat; il faut, dans la mesure la plus large possible, rendre ce moyen de transport accessible au public. Les chemins de fer ne peuvent avoir toute leur importance et toute leur utilité qu'entre les mains de l'Etat; intermédiaires d'un grand trafic international, ce n'est que sous la direction de l'Etat qu'ils pourront soutenir pour le transit la concurrence des différents pays. « Entourés de toutes parts, comme nous le serons bientôt, par des chemins de fer appartenant à des Etats, comment pourrions-nous, dans toutes les circonstances, maintenir l'équilibre au moyen de sociétés particulières? » Le besoin d'améliorer et de développer ce nouveau moyen de transport ne tarderait pas à faire regretter

que l'Etat eût cédé l'exploitation des chemins de fer pour un grand nombre d'années. M. Geigy rappelle de plus que la concession accordée à une société à l'exclusion de toute société concurrente n'est pas autre chose qu'un monopole; il signale les dangers d'un système particulariste de tarifs et les conflits qui fatalement s'élèveront entre les compagnies, poursuivant leur intérêt particulier, et les organes de l'Etat, gardiens de l'intérêt général. Quant à la coopération des cantons, M. Geigy la considère comme nécessaire pour le motif surtout que la Confédération ne saurait prendre à sa charge le déficit d'exploitation qui se produirait au cas où le rendement des chemins de fer suisses ne dépasserait pas en moyenne 2 %. Eventuellement, il proposait de recourir à un emprunt pour se procurer les ressources qu'exigerait l'établissement des lignes, un moyen qui n'a rien d'anormal, lorsqu'on en use dans un but de production et d'utilité générale.

Dans un message du 7 avril 1851 [1]) le Conseil fédéral déclara se ranger à l'opinion de M. Geigy; il estime que la Confédération ne pourrait à elle seule construire un réseau de chemins de fer, attendu que pour les dépenses extraordinaires elle ne dispose que de 330,000 francs par an; avec un bénéfice de 2 %, le déficit sera annuellement, pour une garantie d'intérêts de 3 ½ % de 1,526,152 francs; si ce capital est fourni au taux de 4 %, le déficit s'élèvera à 2,034,736 francs; enfin, il atteindra le chiffre de 2,543,420, s'il faut recourir à un emprunt au 4 ½ %. Le Conseil fédéral ne se rangea pas à l'idée de faire construire les chemins de fer par des entreprises privées : C'était, suivant lui, empêcher tout contrôle suffisant; une entreprise privée pouvait ne pas arriver à réunir les capitaux dont elle aurait besoin, obligeant ainsi l'Etat à venir tout de même à son aide; les sociétés, qui poursuivent leur intérêt particulier, peuvent devenir un Etat dans l'Etat et constituer même un danger au point de vue politique; M. Stephenson, qui a vu de près tous les inconvénients qu'entraînent la construction et l'exploitation par des particuliers, se prononce énergiquement contre ce système; la thèse que les particuliers construisent à meilleur marché et administrent mieux que l'Etat n'est vraie qu'appliquée à certaines entreprises isolées où l'intérêt privé est le stimulant le plus puissant pour assurer une gestion consciencieuse et intelligente; une société particulière peut s'assurer plus facilement le concours d'administrateurs capables, parce qu'elle leur laisse une plus grande liberté d'action, mais c'est au détriment du contrôle qui devient moins sévère, ce qui valu à nombre d'actionnaires de tristes expériences; il n'est pas dans l'intérêt du peuple suisse d'avoir des lignes appartenant à des sociétés particulières, car s'il se trouve bien des

[1]) *Feuille fédérale*, 1851, vol. I, page 339.

capitaux pour construire les lignes qui promettent le plus de bénéfices, celles qui sont de toute importance pour le service des postes et la défense du pays seront laissées de côté; si l'Etat se voit plus tard contraint de venir en aide aux compagnies, sa situation ne sera plus aussi favorable que s'il eût dès le début pris en main l'entreprise. Le système le plus simple, celui dont les avantages ont été le mieux constatés par l'expérience, c'est la construction par l'Etat; la Confédération détermine le réseau qui répond à ses besoins et à ses ressources, elle se procure les fonds nécessaires par un emprunt et commence les travaux par l'établissement des sections qui promettent les plus beaux bénéfices; on peut, par une bonne organisation, parer aux dangers d'une méthode qui confie à un pouvoir politique la direction d'un chemin de fer; c'est se conformer aux principes de notre Etat fédératif que de faire coopérer les cantons à l'administration et aux résultats financiers; l'intervention des cantons aura pour effet d'arrêter les exigences excessives, puisqu'ils auront à examiner avec la Confédération, si chaque ligne dont l'exécution est réclamée répond bien à un intérêt justifiant les sacrifices qu'elle exigerait; lorsque les cantons et les capitalistes se montreront peu disposés à placer des fonds dans la construction de chemins de fer, la Confédération de son côté, saura reculer devant de trop lourds sacrifices.

La commission du Conseil national dans un rapport circonstancié, se prononça en mai 1852 à la majorité (6 voix contre 5) pour la proposition du Conseil fédéral; elle terminait par ces paroles patriotiques : « Déclarez résolument que les chemins de fer suisses seront une œuvre nationale, un lien indissoluble entre nos diverses populations, un acte nouveau d'une démocratie pleine de vie, un imposant monument de notre nouvelle Confédération. » [1]) Mais le Conseil national dans sa séance du 8 juillet 1852, ne s'en prononça pas moins, par 68 voix contre 22, pour la construction par les particuliers, cela conformément à la proposition de la minorité de sa commission. La minorité [2]) était d'avis que les expériences faites ailleurs avec les compagnies nous serviraient à atténuer les dangers inhérents à ce système; là où la construction a été faite par l'Etat, elle est due à des motifs tout spéciaux ; des compagnies exécuteront les chemins de fer plus vite et à meilleur marché, elles administreront plus économiquement et avec plus de soin; rien ne s'oppose à ce qu'il soit inséré dans les concessions des clauses empêchant toute exagération des tarifs, la meilleure garantie contre cette éventualité gît d'ailleurs dans l'intérêt même des compagnies, l'agiotage se pratique sur les titres des caisses publi-

[1]) *Feuille fédérale*, 1852, vol. II, page 344.
[2]) *Feuille fédérale*, 1852, vol. II, page 105.

ques aussi bien que sur les actions de chemins de fer ; la haute surveillance de l'Etat sera plus efficace que son intervention directe pour protéger le trafic contre les abus des compagnies ; le réseau que construira la Confédération donnera peut-être satisfaction à certaines aspirations et intentions, mais pas aux véritables intérêts de la Confédération et des cantons ; il n'atteindra pas le but du nouveau système de transport ; la Confédération n'a pas le droit d'emprunter dans un autre but que celui de la défense de la liberté et de l'intégrité du sol national ; elle ne trouverait d'ailleurs de l'argent que difficilement ; la garantie des intérêts constitue indirectement une dette nationale, mais une dette dangereuse, puisqu'elle nuira à l'activité des compagnies dont l'emprunt sera garanti ; une prise d'actions par la Confédération ferait rechercher l'appui fédéral par d'autres entreprises encore ; le système des subventions fédérales devient périlleux quand les entreprises subventionnées ne prospèrent pas et n'ont qu'une existence incertaine.

Admettant cette doctrine, l'Assemblée fédérale se prononça contre la construction et l'exploitation directe par la Confédération, ainsi que contre toute coopération de celle-ci. On ne lui réserva même pas le droit d'accorder les concessions ; il fut remis aux cantons, sans qu'il fût édicté des prescriptions générales au sujet des clauses des concessions. La loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, du 28 juillet 1852[1]) se borna à poser les principes suivants : Le droit d'établir des chemins de fer sur le territoire de la Confédération et de les exploiter demeure dans la compétence des cantons et peut être concédé à l'industrie privée. Les concessions sont accordées par les cantons, mais doivent toutefois être approuvées par la Confédération. Cette approbation doit être accordée si les intérêts militaires de la Confédération ne sont pas compromis par l'établissement de la ligne projetée. Les diverses obligations imposées aux chemins de fer dans l'intérêt du service des postes et télégraphes et du transport des troupes et du matériel de guerre, sont réservées. Durant un laps de temps de dix ans, les transports des matériaux de construction et du matériel roulant sont francs de droits d'entrée ; en revanche, les compagnies ont à prendre les mesures nécessaires pour faciliter la perception des droits dans leurs gares. Le droit d'expropriation réglé par la loi fédérale du 1er mai 1850, est accordé aux chemins de fer. Les concessions fixent les délais dans lesquels les travaux sur le terrain devront être commencés et la justification financière fournie ; faute par les concessionnaires d'observer ces délais, la concession devient caduque. La Confédération prend les dispositions nécessai-

[1]) *Rec. off*, vol. 3, page 170.

res pour assurer, au point de vue technique, une exécution uniforme dans la construction des chemins de fer suisses. Toute compagnie est tenue de se prêter au raccordement de ses lignes avec celles d'autres compagnies d'après le mode le plus convenable et sans qu'il lui soit permis de modifier ses tarifs au détriment des lignes aboutissantes. Chaque concession fixe les conditions de rachat de la ligne (la loi toutefois ne détermine pas ces conditions). Le Conseil fédéral peut se faire représenter dans les négociations entamées entre les cantons et les intéressés au sujet d'une demande de concession. Si un canton refuse l'autorisation nécessaire pour l'établissement sur son territoire d'une ligne qui intéresse la Suisse ou une partie considérable du pays, sans entreprendre lui-même la construction de cette ligne, ou lorsqu'un canton entrave d'une manière notable l'établissement ou l'exploitation d'une ligne, l'Assemblée fédérale a le droit d'intervenir; elle peut, après examen approfondi des circonstances spéciales, évoquer à elle l'affaire et prendre l'initiative des mesures nécessaires.

On ne tarda pas à constater les défauts du système qui donnait aux *cantons* la haute main en matière de chemins de fer, un domaine où les intérêts du trafic, cet élément économique de premier ordre, réclament une réglementation uniforme. En 1869 déjà, l'Assemblée fédérale invitait le Conseil fédéral « à présenter un rapport et des propositions sur la question de savoir de quelle manière on pourrait donner plus d'extension à la compétence de la Confédération relativement à l'exploitation des chemins de fer ».

Le traité conclu à Berne, le 15 octobre 1869, entre la Suisse et l'Italie, au sujet de la construction d'une voie ferrée à travers le Gothard, traité auquel accéda plus tard la Confédération de l'Allemagne du nord, fit sentir encore plus impérieusement la nécessité de modifier la situation du tout au tout. Ce traité a remis à la Confédération une grande partie des attributions qui appartenaient jusqu'alors aux cantons. Dans la discussion à laquelle il donna lieu au sein des chambres, on fit valoir les inconvénients d'un dualisme dans le régime légal en matière de chemins de fer; lors de la révision de la loi sur les chemins de fer, il faudra, disait-on, se préoccuper d'étendre la compétence de la Confédération à toutes les entreprises sans distinction. Dans la discussion de la loi de 1852, l'importante question de savoir si la construction et l'exploitation des chemins de fer devaient être confiées à la Confédération ou à l'industrie privée, avait fait reléguer à l'arrière-plan celle non moins essentielle de la fixation des rapports entre la Confédération et les cantons, dans l'hypothèse de la construction par des particuliers. « On crut que le meilleur moyen de se prémunir contre la tendance de la Confédération à faire entrer la

question des chemins de fer dans sa compétence était de réduire l'influence de la Confédération à la mesure la plus restreinte possible. » De l'aveu de tous, l'expérience prouvait que la loi du 28 juillet 1852 avait réglé ces rapports entre la Confédération et les cantons d'une manière très défectueuse [1]).

En effet, grâce à l'épanouissement des affaires industrielles pendant la période de 1850 à 1855, il se forma des compagnies qui étendirent leurs réseaux sur un grand nombre de cantons; ceux-ci, heureux d'être dotés du nouveau moyen de communication, accordèrent sans compter des droits d'exclusion, de priorité et de préférence à ces entreprises privées, leur fournissant ainsi le moyen d'écarter toute concurrence et de s'assurer un monopole permanent. Une fois solidement constituées, ces compagnies ne tardèrent pas à entrer en conflit soit entre elles, soit avec les autorités cantonales, soit avec le public. Ces conflits portaient sur la question de l'établissement de nouvelles lignes ou de leur cession à d'autres compagnies, sur la régularisation de tout ce qui concernait la jonction des voies ferrées, sur la concordance des horaires, sur la création de trains express, sur des questions de tarifs, la responsabilité du transporteur, etc., etc. Comme les réseaux des grandes compagnies empruntent le territoire de plusieurs cantons, à lui seul un canton était trop faible pour faire valoir son autorité et d'un autre côté, l'entente entre les cantons pour arriver à une action commune se heurtait presque toujours à cet obstacle insurmontable, la diversité des intérêts et des institutions. Dans ces circonstances, devant l'impuissance de l'autorité cantonale et le défaut de compétence de la Confédération, on vit peu à peu se former en quelque sorte une souveraineté des compagnies qui finirent par devenir maîtresses du trafic, sous prétexte que leurs intérêts étaient les mêmes que ceux du commerce.

Cet état de choses mécontenta toujours plus et de toutes parts on demandait qu'il y fût mis un terme. Les uns voyaient le remède dans l'exploitation des chemins de fer par la Confédération, les autres opposaient à ce système les arguments que l'on sait. En revanche l'accord se faisait toujours plus sur un point : c'est que les compagnies devaient être soumises, sous tous les rapports et uniformément, au droit civil et public comme le sont toutes les autres sociétés industrielles, et que la surveillance de l'Etat devait s'exercer sur elles d'une manière beaucoup plus sévère que jusqu'ici.

Sous la pression de l'opinion publique, quelques gouvernements cantonaux commencèrent à faire valoir plus énergiquement sur leur ter-

[1]) Message du Conseil fédéral touchant la révision de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse. *F. féd.* 1871, II, page 705.

ritoire leurs droits de souveraineté à l'égard des compagnies; ils cherchaient, dans les concessions, à obtenir le plus d'avantages possibles en faveur des cantons, si bien que ce furent les compagnies qui réclamèrent l'aide de la Confédération et demandèrent qu'il fût mis un terme à l'ingérence des cantons dans les affaires de chemins de fer. Dans son projet de loi de 1871, le Conseil fédéral resta fidèle au principe que c'est la coopération de la Confédération et des cantons qui sauvegardera le mieux les intérêts nationaux et locaux; toutefois, il estima nécessaire d'élargir la sphère d'action de la Confédération au détriment de celle des cantons et d'étendre son droit de trancher les questions importantes relatives à la construction et à l'exploitation.

En modifiant les rapports qui avaient existé entre le pouvoir fédéral et les cantons, les autorités fédérales, contrairement à l'avis des compagnies, posèrent en principe que la Confédération avait toute compétence pour modifier librement le droit en vigueur en matière de chemins de fer, que les concessions ne constituaient nullement des contrats synallagmatiques qui ne pouvaient pas être modifiées unilatéralement; au contraire, l'octroi d'une concession est un acte de souveraineté émanant de l'Etat et qui ne saurait limiter en rien l'exercice de ses droits de législateur. Il faut savoir que les compagnies soutenaient, non seulement que les concessions étaient un contrat de droit privé, mais encore que la loi de 1852 sur les chemins de fer était une partie intégrante de ces contrats et qu'elle ne pouvait dès lors être modifiée par l'Etat sans le consentement des concessionnaires. La Confédération assumait la responsabilité des atteintes portées à des concessions en vigueur, mais subordonnait cette responsabilité à trois conditions : Qu'un droit privé ait été lésé, qu'il soit justifié d'un dommage, que les autorités de l'Etat aient agi en dehors des limites de leur compétence. Les demandes en dommages-intérêts pour lésions de droits garantis par les concessions doivent être soumises au juge naturel de l'Etat et il faut rompre avec l'usage de saisir des tribunaux arbitraux des différends qui s'élèvent entre l'Etat et les compagnies. [1])

A une grande majorité, les Chambres se rallièrent à l'opinion du Conseil fédéral et adoptèrent, le 23 décembre 1872, la loi fédérale, aujourd'hui encore en vigueur, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse. [2])

---

[1]) Message susvisé du Conseil fédéral du 16 juin 1871, page 711.

[2]) Rec. offic., tome XI, page 1.

Jusqu'alors les droits de la Confédération étaient limités à l'approbation des concessions accordées par les cantons et cette approbation ne pouvait être refusée qu'au cas où l'établissement d'un chemin de fer aurait pu nuire aux intérêts militaires de la Suisse; la loi nouvelle, renversant les rôles, transfère à la Confédération l'octroi des concessions, le droit de collaborer à leur rédaction restant réservé aux cantons, qui ont, de plus, la faculté de faire valoir en dernier ressort devant l'Assemblée fédérale, les objections et desiderata dont il n'aurait pas été tenu compte dans les négociations préliminaires. L'Assemblée fédérale peut toutefois accorder une concession, même si un canton fait opposition à celle-ci; mais en pareil cas, le canton a le droit de se charger lui-même de la construction et de l'exploitation du chemin de fer sur son propre territoire. Peut être refusée toute concession qui porterait atteinte aux intérêts militaires de la Confédération. D'une manière générale, la Confédération doit chercher à développer et augmenter les voies ferrées, s'efforcer notamment de venir le plus possible en aide aux tendances qui se manifestent dans l'est, le centre et l'ouest des Alpes suisses, pour améliorer les jonctions avec l'Italie et la Méditerranée, sans toutefois permettre qu'il soit créé aucune exclusion au préjudice de telle ou telle entreprise.

La loi édicte ensuite des prescriptions détaillées au sujet du contenu des concessions et de la position légale des concessionnaires. La prohibition de tout droit d'exclusion et de priorité est d'une importance fondamentale. A l'égard des concessions déjà accordées, la Confédération garde la position légale qu'elle s'est assurée lors de leur approbation. Les droits de souveraineté transférés à la Confédération sont réglés par la loi aussi pour les concessions accordées antérieurement par les cantons. Le Conseil fédéral approuve les statuts des compagnies après avoir toutefois pris à ce sujet le préavis des gouvernements cantonaux. Aucune concession dans son ensemble, aucun droit et aucune obligation découlant d'une concession ne peuvent être transmis à un tiers sous une forme quelconque, sans une autorisation formelle de la Confédération, qui, à cet égard aussi, prend le préavis des gouvernements intéressés.

Viennent ensuite des prescriptions sur: Le délai dans lequel les travaux doivent être commencés; les justifications financières à fournir pour assurer la continuation de l'entreprise; les délais pour l'achèvement de la voie; le dépôt des plans et leur approbation, les gouvernements cantonaux entendus; les améliorations à apporter aux travaux dans l'intérêt de la sécurité publique, des nouveaux besoins du trafic ou de la défense nationale; les routes, chemins, conduites d'eau ou de gaz, appareils de transmissions, etc.,

croisant une voie ferrée; les mesures à prendre pendant la construction pour assurer la libre circulation sur les routes existantes, etc.

La loi règle encore les obligations dont les administrations de chemins de fer sont tenues envers l'administration des postes et des télégraphes et l'administration militaire; elle modifie, dans le sens d'une majoration, les droits de concession jusqu'alors perçus pour le transport régulier périodique des personnes. Elle oblige enfin les compagnies à transmettre au Conseil fédéral les rapports annuels des directions, un aperçu de leurs comptes annuels, ainsi que les renseignements nécessaires pour l'élaboration d'une statistique uniforme des chemins de fer.

Si une compagnie n'observe pas les délais qui lui ont été impartis par l'autorité fédérale pour l'exécution des travaux et que l'Assemblée fédérale refuse une prolongation de ces délais, les travaux déjà exécutés sont vendus en adjudication publique pour le compte de la compagnie. Si, une fois la voie livrée à la circulation, une compagnie, malgré la sommation qui lui en sera faite par le Conseil fédéral, ne remplit pas les obligations qui lui incombent en vertu de sa concession et des prescriptions légales, le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale de fixer un dernier délai. Le Conseil fédéral peut, en attendant, prendre les mesures nécessaires pour que l'exploitation ne soit pas interrompue et que les intérêts des tiers soient sauvegardés. Si le délai fixé par l'Assemblée fédérale n'est pas observé davantage, celle-ci prononce l'annulation de la concession et le chemin de fer est vendu en adjudication publique pour le compte de la compagnie. L'expérience a prouvé que les mesures ainsi édictées en vue d'obliger les compagnies à observer la loi et les concessions ne pouvaient avoir de bons résultats; la procédure est trop longue pour être susceptible de déployer ses effets aussi rapidement que cela est nécessaire en pareille matière et de plus, la sanction prévue est trop excessive pour qu'il en puisse être fait application dans les cas ordinaires de refus d'obéissance.

Le chapitre suivant de la loi contient des dispositions détaillées sur l'unité de construction et d'exploitation du réseau suisse des chemins de fer, en particulier sur l'unité sous le rapport technique; l'emploi d'un type unique de wagons, etc.; l'exploitation selon des règles uniformes; l'entretien des lignes et du matériel; le matériel roulant nécessaire aux besoins du service; la police des chemins de fer; l'approbation des horaires. Toute administration de chemins de fer est tenue de se prêter, soit sous le rapport technique, soit quant à l'exploitation, à la jonction des lignes d'autres compagnies suisses avec les siennes, d'après un mode convenable,

sans surtaxe ni droit de réexpédition et sans aggravation des conditions de transit et il est expressément prévu que cette obligation implique la cojouissance des gares et des tronçons de voie jusqu'à la station de raccordement. La Confédération a un large droit de contrôle sur les tarifs; la loi fixe les principes destinés à assurer, dans la limite des concessions, l'application uniforme des tarifs.

Le Conseil fédéral caractérise comme suit la tendance de la loi : « Mais la compétence de la Confédération (comparée à celle des cantons) est augmentée. Les cantons, il est vrai, n'y perdent rien ; on supprime simplement la souveraineté des compagnies de chemins de fer dont il a été question plus haut, et l'on fait respecter, aussi vis-à-vis des compagnies, le droit général de l'Etat. En revanche, on a soigneusement évité de toucher de trop près aux intérêts financiers de ces entreprises. Pour compléter son réseau de chemins de fer, la Suisse a encore besoin à un haut degré du crédit, et le crédit exige avant tout le respect des droits acquis. Une atteinte portée arbitrairement à cette situation lèserait moins les entreprises existantes, mais bien plus fortement celles à venir. Sous ce rapport aussi, l'équité est la meilleure politique.

« Nous ne nous faisons aucune illusion; nous ne croyons, au moyen de cette loi, ni mettre un terme à tous les inconvénients existants, ni donner satisfaction à tous les vœux exprimés. Quelques-uns de nos chemins de fer souffrent de maux financiers que les meilleures lois sont impuissantes à guérir. Cependant les circonstances se sont, même sur ce point, fort améliorées ces dernières années, et le trafic, qui va toujours croissant, aide à panser une partie des plaies, tandis qu'une autre partie est déjà cicatrisée. Dès que les raccordements internationaux, qui nous font encore défaut dans plus d'une direction, seront un fait accompli, les chemins de fer suisses pourront, à notre avis, compter sur l'avenir. Jusque-là, nous devrons nous montrer un peu patients vis-à-vis des compagnies qui sont plus faibles au point de vue financier, ce que l'on ne nous reprochera pas, pour peu que les compagnies fassent preuve de quelque bonne volonté.

«Les circonstances dans lesquelles se sont trouvés jusqu'à présent nos chemins de fer ont prouvé que l'autorité cantonale ne possède pas à elle seule la force nécessaire pour sauvegarder pleinement les droits de l'Etat et les intérêts du public vis à-vis de ces puissantes sociétés. L'avenir seul nous apprendra si le pouvoir fédéral associé aux pouvoirs cantonaux pourra et saura mieux remplir cette tâche. Si cet essai est couronné de succès, la Suisse continuera, ce qui du reste sera conforme à ses institutions, à abandonner à l'activité privée cette industrie si importante. Mais si la

tentative échoue, la prochaine loi devra se résumer en un seul article ainsi conçu : « *La Confédération prend à sa charge l'établissement et l'exploitation des chemins de fer suisses.* » [1])

Ajoutons, pour être complets, que l'Assemblée fédérale a, en matière de chemins de fer, adopté les lois fédérales suivantes, dont les unes étaient prévues par la loi du 23 décembre 1872, les autres conçues selon le même principe qu'elle :

1. Loi concernant les hypothèques sur les chemins de fer dans le territoire de la Confédération suisse et la liquidation forcée de ces entreprises, du 24 juin 1874.

2. Loi concernant les questions de droit relatives aux voies de raccordement entre le réseau des chemins de fer suisses et des établissements industriels, du 19 décembre 1874.

3. Loi fédérale sur les transports par chemins de fer du 20 mars 1875, remplacée par la nouvelle loi sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, du 29 mars 1893.

4. Loi sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur, en cas d'accidents entraînant mort d'homme ou lésions corporelles, du 1er juillet 1875.

5. Loi modifiant l'article 9 de la loi sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer (un dimanche libre sur trois pour les employés) du 14 février 1878.

6. Loi concernant la police des chemins de fer du 18 février 1878.

7. Loi concernant les garanties à donner aux caisses de malades, de secours, de dépôts, d'épargne et de pensions des employés de chemins de fer, ainsi qu'aux cautionnements déposés par ces derniers, du 20 décembre 1878.

8. Loi concernant la garantie des indemnités résultant du service direct des chemins de fer et de la cojouissance de tronçons et de gares, du 2 juillet 1880.

9. Loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer, du 21 décembre 1883, remplacée par la nouvelle loi du 27 mars 1896.

10. Loi concernant les caisses de secours des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur, du 28 juin 1889.

11. Loi concernant la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et des autres entreprises de transport du 27 juin 1890.

---

[1]) Message du Conseil fédéral du 16 juin 1871, page 758.

12. Loi concernant le droit de vote des actionnaires des compagnies de chemins de fer et la participation de l'Etat à l'administration de ces dernières, du 28 juin 1895.

Il faut joindre à cette énumération les actes législatifs réglant l'organisation du Département fédéral des Chemins de fer en sa qualité d'autorité de surveillance sur les chemins de fer dans leur ensemble.

2.

Etablissement des chemins de fer suisses.

Sous l'empire de la législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, dont nous venons de retracer les grandes lignes, les chemins de fer suisses ont pris, entre les mains des compagnies privées, le développement suivant :

La majorité de la commission du Conseil national, qui se prononçait en faveur de la construction des chemins de fer par l'Etat, avait proposé, en complément du projet de Stephenson, de diviser le réseau total en quatre groupes établis dans l'espace de 12 ans, de telle sorte que dans les quatre périodes ci-après indiquées, les lignes suivantes auraient dû être construites :

dans la première période de 4 ans :

Bâle-Olten,
Olten-Brugg,
Brugg-Baden (la ligne Baden-Zurich était déjà ouverte à l'exploitation depuis le 9 août 1847) ;

dans la deuxième période, de la 5me à la 8me année :

Morges-Yverdon,
Yverdon-Morat,
Morat-Berne,
Berne-Olten,
Zurich-Rorschach ;

dans la troisième et quatrième périodes, de la 9me à la 12me année :

Genève-Morges,
Berne-Thoune,
Embranchement pour Soleure,
Olten-Lucerne,
Winterthour-Schaffhouse,
Rapperswyl-Wesen-Glaris,
Rorschach-Coire,
Wallenstadt-Sargans,
Biasca-Locarno.

En réalité, ont été contruites et ouvertes en premier lieu à l'exploitation, dans la *Suisse occidentale*, les lignes ci-après dénommées, savoir, en ce qui concerne :

1. l'*Ouest-Suisse :* la ligne Yverdon-Bussigny, le 7 mai 1855, prolongée, de 1856 à 1858, jusqu'à Lausanne, Villeneuve et Bex, ainsi que jusqu'à Versoix, en 1859 jusqu'à Vaumarcus et en 1860 jusqu'à St-Maurice ;
2. la ligne *Lyon-Genève :* la section Genève-la Plaine, le 18 mars 1858, annexée le 1er janvier 1862 au chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, et la section Genève-Versoix, le 25 juin 1858, cédée le 1er juillet 1858 à l'entreprise Lausanne-Fribourg-Sense et Genève-Versoix ;
3. cette dernière entreprise : les lignes Thörishaus-Balliswyl, le 2 juillet 1860, et Balliswyl-Lausanne, le 4 septembre 1862. Le réseau total devint la propriété du canton de Fribourg le 1er mai 1864 ;
4. le *Franco-Suisse :* la ligne Vaumarcus-Neuveville, le 7 novembre 1859, et la ligne Auvernier-Verrières, le 24 juillet 1860 ;
5. le *Jura industriel :* les lignes Chaux-de-fonds-Locle, le 2 juillet 1857, Chaux-de-fonds-Convers, le 27 novembre 1859, Neuchâtel-les-Hauts-Geneveys, le 1er décembre 1859, et les Hauts-Geneveys-Convers, le 15 juillet 1860. Ces lignes furent annexées, le 1er janvier 1865, au *nouveau Jura industriel ;*
6. la *ligne d'Italie :* les lignes Bouveret-Martigny, le 14 juillet 1859, et Martigny-Sion, le 10 mai 1860. Cette ligne fut reprise, le 1er août 1867, par la *nouvelle ligne d'Italie*, qui la prolongea jusqu'à Sierre (15 octobre 1868). Cette compagnie fut remplacée le 1er juin 1874 par celle du *Simplon*, qui continua la ligne jusqu'à Loëche (1er juin 1877) et jusqu'à Brigue (1er juillet 1878).

Par suite de la fusion qui s'opéra le1er janvier 1872, les sections mentionnées sous chiffres 1, 3 et 4, firent partie du réseau de la *Suisse occidentale*, et le 1er juillet 1881, cette dernière société fusionna avec celle du *Simplon*, de telle sorte qu'à l'exception de la ligne Genève-la Plaine, qui continua d'appartenir au Paris-Lyon-Méditerranée, toutes les lignes principales de la Suisse occidentale relevèrent de la même entreprise.

Seuls les chemins de fer du canton de Neuchâtel furent joints plus tard en partie (les sections du Jura industriel) au *chemin de fer d'Etat bernois*, dont la section Bienne-Neuveville fut ouverte à l'exploitation, le 3 décembre 1860, comme section du chemin de fer *Est-Ouest*, et les sections Bienne-Zollikofen et Gümligen-Langnau, le 1er juin 1864.

Dans la *Suisse centrale*, le chemin de fer *Central suisse* avait ouvert, le 19 décembre 1854, la section Bâle-Liestal, puis l'avait prolongée jusqu'à Sissach (1er juin 1855); de 1856 à 1859 furent construites les lignes Aarau-Olten-Emmenbrücke-Lucerne, Sissach-Läufelfingen-Olten, Aarbourg-Herzogenbuchsee-Soleure-Bienne et Herzogenbuchsee-Berne-Thoune, cette dernière prolongée jusqu'à Scherzligen (1er juin 1861). Le 2 juillet 1860, la section Berne-Thörishaus fut ouverte à l'exploitation.

Après avoir ouvert la ligne Zurich-Baden, le 9 août 1847, le *chemin de fer du Nord* passa, le 1er juillet 1853, sous l'administration de la compagnie du *Nord-Est suisse;* celle-ci acheva la ligne Romanshorn-Winterthour (16 mai 1855), puis la prolongea jusqu'à Œrlikon (27 décembre 1855) et jusqu'à Zurich (16 juin 1856); suivirent, de 1856 à 1858, les lignes Baden-Brugg, Winterthour-Schaffhouse et Brugg-Aarau, puis Turgi-Waldshut (18 août 1859). La ligne Zurich-Zoug-Lucerne fut ouverte le 1er juin 1864, la ligne Romanshorn-Rorschach, le 15 octobre 1869, et la ligne Romanshorn-Constance, le 1er juillet 1871.

Le chemin de fer *St-Gall-Appenzell* ouvrit, le 15 octobre 1855, la ligne Winterthour-Wyl et, le 25 décembre 1855, celle de Wyl-Flawyl; vint ensuite, en 1856, la ligne Flawyl-St-Gall-Rorschach (port). La section Wallisellen-Uster du chemin de fer *de la vallée de la Glatt* fut terminée le 1er août 1856. Ces deux compagnies qui fusionnèrent le 1er mai 1857, composèrent l'*Union suisse* des chemins de fer, laquelle, jusqu'au 1er juillet 1859, acheva les sections Rorschach-Rheineck-Coire, Uster-Wetzikon-Rüti-Rapperswyl-Wesen-Glaris et Sargans-Murp-Wesen, et s'assura la cojouissance, dès le 1er juin 1860, de la section Wallisellen-Zurich.

Avec les lignes susmentionnées, au sujet desquelles nous renvoyons au tableau annexé au message (annexe XIX), se termina la première période de construction des chemins de fer suisses; il y avait eu bien des difficultés à surmonter et de graves crises à traverser, et ce n'est qu'avec l'aide des cantons et des communes et au prix de gros sacrifices qu'on put achever les lignes en question. Nous devons renoncer à faire ici l'historique détaillé de l'établissement du premier réseau des chemins de fer suisses et de toutes les luttes dont il fut l'occasion; nous rappellerons seulement que, dans cette première période, les compagnies suivantes perdirent sur la liquidation de leurs actions et obligations les sommes ci-après indiquées:

l'Est-Ouest . . .	fr.	5,004,953
la ligne d'Italie .	»	25,450,790
le Jura industriel .	»	13,424,495
le Jougne-Eclépens .	»	6,813,014
	fr.	50,693,252

Il faut y ajouter les grandes pertes de cours que les sociétés qui purent éviter une liquidation subirent lors de l'émission de leurs actions et obligations ; à la fin de 1886, ces pertes s'élevaient pour les cinq (alors six) chemins de fer principaux, à plus de 110 millions de francs et, pendant longtemps, elles pesèrent lourdement sur ces entreprises.

A peine les compagnies étaient-elles un peu refaites et les recettes avaient-elles atteint un niveau satisfaisant, que l'on réclama l'établissement de nouvelles lignes ; aux vœux justifiés des contrées laissées de côté jusqu'alors se joignaient les efforts de ceux qui voulaient combattre l'influence des grandes compagnies par la construction de lignes concurrentes, afin de faire prévaloir les droits de l'Etat et les intérêts du public. Nous mentionnerons d'une part l'activité déployée par le canton de Berne en cette matière et d'autre part la création du *chemin de fer national*. Pour se défendre contre ces attaques, les anciennes compagnies s'obligèrent à construire de nouvelles lignes, qui leur firent à elles-mêmes une sérieuse concurrence. Lorsque la nouvelle loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer eut établi le principe de la concession illimitée qui favorisait la libre concurrence, la seconde période de construction commença, dans laquelle furent construites un grand nombre de nouvelles sections et qui eut également bien des pertes à enregistrer. Entre autres raisons qui poussèrent à créer de nouvelles lignes, il faut mentionner la construction du Gothard, qui fit établir de tous côtés les lignes d'accès les plus courtes. La crise survenue lors de la construction de ce chemin de fer ne pouvait manquer d'être désastreuse pour tous les autres chemins de fer suisses, par suite de l'ébranlement général du crédit.

Dans cette période, le canton de Berne vit sa politique des chemins de fer couronnée de succès. Le 1er mai 1874, le *Jura bernois*, entreprit l'exploitation des sections Neuchâtel-Bienne-Zollikofen et Gümligen-Langnau, et ouvrit à la même date, la section Bienne-Convers, suivie des autres sections partielles, jusqu'à ce que, le 24 mai 1877, tout le chemin de fer du Jura, Bienne-Delémont-Bâle et Delémont-Porrentruy, fut ouvert à l'exploitation. La ligne Berne-Langnau fut prolongée jusqu'à Lucerne (11 août 1875) par la compagnie Berne-Lucerne, mais, ensuite de la liquidation de cette dernière, cette ligne fut reprise, le 1er février 1877, par le canton de Berne, qui en confia l'exploitation au Jura bernois (lequel prit le nom de Jura-Berne-Lucerne). Déjà le 1er mai 1875, le Jura bernois avait acquis du Jura industriel la ligne Neuchâtel-Chaux-de-fonds-Locle. Son administration s'étendit ainsi à un réseau complet de chemins de fer. Le Jura industriel en fut séparé, il est vrai, le 1er janvier 1886, après son acquisition par

le canton de Neuchâtel, et il fut exploité à part sous le nom de *Jura neuchâtelois.*

Le chemin de fer de la *Suisse Occidentale* et du *Simplon* acheva, le 12 juin 1876, la ligne (Lyss—) Fräschels-Morat, et le 25 août 1876, les lignes Morat-Palézieux et Fribourg-Payerne, il prolongea cette dernière section jusqu'à Yverdon (1er février 1877). Il acquit, le 1er janvier 1877, de la ligne Jougne-Eclépens, la section Cossonay-Vallorbe, exploitée depuis le 1er juillet 1870. A partir du 1er juillet 1886, la section Bouveret-St-Gingolph relia le chemin de fer du Simplon à la ligne française au sud du lac Léman, et, le 31 octobre 1886, la Suisse occidentale entreprit aussi l'exploitation de la ligne Pont-Vallorbe. L'embranchement Bulle-Romont, également exploité par elle, avait déjà été ouvert le 1er juillet 1868.

Nous parlerons plus tard de la fusion qui s'accomplit le 1er janvier 1890 entre le chemin de fer de la Suisse occidentale-Simplon et celui du Jura-Berne-Lucerne pour former le chemin de fer du *Jura-Simplon.*

Le *Central suisse* acquit, le 1er mai 1872, la section Bâle St-Louis exploitée depuis le 15 juin 1844 par le chemin de fer Bâle-Strasbourg, puis par la compagnie française du chemin de fer de l'Est, ouvrit, le 28 octobre 1872, l'embranchement Pratteln-Schweizerhalle, le 3 novembre 1873, le chemin de fer de jonction de la gare centrale à la gare badoise à Bâle, et le 4 décembre 1876 la ligne du Gäu, Olten-Nouveau-Soleure-Lyss. En revanche, il dut suspendre la construction du chemin de fer des Wassenfallen, des lignes Soleure-Schönbühl et Langenthal-Wauwyl, n'ayant pu réunir les capitaux nécessaires à leur achèvement.

En outre, comme lignes communes du Central et du Nord-Est, furent achevées et mises en exploitation: 1° par le Central, le 23 juin 1874, la section Aarau-Wohlen du *sud de l'Argovie*, le 1er juin 1875 et le 1er décembre 1881, les sections partielles Wohlen-Muri et Muri-Rothkreuz et, le 1er juin 1882, les sections Wohlen-Brugg et Rothkreuz-Immensee; 2° par le Nord-Est, le 2 août 1875, la ligne du *Bötzberg* Bâle-Brugg et, le 1er août 1892, la ligne *Koblenz-Stein.* Depuis le 1er septembre 1876, le Central exploite, pour le compte des deux chemins de fer et de la commune de Bremgarten, l'embranchement *Wohlen-Bremgarten.*

Le réseau du *Nord-Est* s'agrandit, le 20 septembre 1875, de la ligne Zurich-Ziegelbrücke-Näfels-Glaris; le 1er août 1876, de la ligne Winterthour-Koblenz; le 1er janvier 1877, de la ligne Bülach-Regensberg et, le 1er juin 1879, de la ligne Glaris-Lintthal. Le 5 juillet 1876, il entreprit l'exploitation de la ligne Sulgen-Gossau et,

le 17 août 1876, celle de la ligne Effretikon-Hinweil, dont il devint propriétaire en 1885. Ce chemin de fer prit une grande extension, le 1er juin 1880, par l'acquisition du chemin de fer National entré en liquidation ; la partie orientale de celui-ci, Winterthour-Singen et Etzweilen-Constance, avait été ouverte à l'exploitation le 17 juillet 1875 ; la partie occidentale, Baden-Zofingue et Aarau-Suhr, le 6 septembre, et Winterthour-Baden, le 15 octobre 1877. La section partielle Suhr-Zofingue et la moitié de la section Suhr-Aarau furent cédées au Central le 1er avril 1881.

En revanche, la situation financière du Nord-Est ne lui permit pas tout d'abord d'exécuter une série de constructions qu'il s'était engagé à faire ; il s'agit ici des lignes du moratoire, dont nous aurons à parler plus loin. Dernièrement, un certain nombre de ces lignes ont été ouvertes à l'exploitation, savoir : Dielsdorf-Niederweningen, le 12 août 1891, Rapperswyl-Zurich (dont la section Rapperswyl-Stadelhofen, le 15 mars et la section Staldelhofen-Zurich, le 1er octobre 1894) et Etzweilen-Feuerthalen, le 1er novembre 1894.

L'*Union suisse* avait renoncé à établir de nouvelles lignes ; elle entreprit seulement l'exploitation du chemin de fer du *Toggenbourg* Wyl-Ebnat, le 24 juin 1870, et du chemin de fer Wald-Rüti, le 29 septembre 1876.

Furent ouvertes, en outre, comme entreprises indépendantes : le chemin de fer de *la vallée de la Töss* avec les sections Winterthour-Bauma, le 4 mai 1875, et Bauma-Wald, le 15 octobre 1876, le chemin de fer de Wädensweil-Einsiedeln, le 1er mai 1877, et le chemin de fer de l'Emmenthal avec les sections Soleure-Berthoud, le 26 mai 1875, et Berthoud-Langnau, le 12 mai 1881.

Dans cette période, s'ouvrirent encore à l'exploitation les lignes tessinoises du chemin de fer du *Gothard*, savoir Biasca-Bellinzone et Lugano-Chiasso, le 6 décembre, et Bellinzone-Locarno, le 20 décembre 1874. Mais une nouvelle période commença pour les chemins de fer suisses, lorsque, le 1er juin 1882, le réseau principal du Gothard (Immensee-Biasca et Giubiasco-Lugano) et, le 14 décembre 1882, Cadenazzo-Pino furent mis en exploitation. L'achèvement de cette ligne internationale de transit, qui ouvrait à travers la Suisse une nouvelle route entre le nord et le sud de l'Europe, a eu pour les chemins de fer suisses une importance considérable, comme on peut s'en assurer par le tableau suivant.

L'année avant l'ouverture du Gothard, soit en 1881, les recettes s'élevèrent par kilomètre de ligne, aux chiffres que voici (en francs) :

	Longueur exploitée. Km.	Trafic des voyageurs.	Trafic des marchandises.	Ensemble.
Central . . .	322	12,035	18,089	30,124
Chemin de fer de jonction bâlois . .	5	6,952	37,176	44,128
Nord-Est . . .	541	9,921	14,457	23,678
Zurich-Zoug-Lucerne .	67	12,453	10,765	23,218
Union suisse . .	278	10,752	11,895	22,647
Jura-Berne . . .	350	9,504	13,144	22,648
Berne-Lucerne . .		6,638	4,968	11,306
Suisse occidentale .	599	10,374	13,310	23,684

Trois ans après l'ouverture du Gothard, en 1885 :

	Longueur exploitée. Km.	Trafic des voyageurs.	Trafic des marchandises.	Ensemble.
Central (y compris le chemin de fer de jonction bâlois . .	327	13,209	19,909	33,118
Nord-Est . . .	541	9,474	14,368	23,842
Zurich-Zoug-Lucerne .	67	13,830	14,458	28,289
Union suisse . .	278	11,640	14,592	26,232
Jura-Berne-Lucerne .	350	9,323	11,835	21,158
Suisse occidentale .	599	9,251	10,763	20,015
Sud de l'Argovie .	58	3,270	16,588	19,858
Ligne du Bötzberg .	58	11,133	28,764	39,897
Gothard . . .	266	13,562	24,688	38,250

Cinq ans plus tard, en 1890 :

	Longueur exploitée. Km.	Trafic des voyageurs.	Trafic des marchandises.	Ensemble.
Central . . .	327	15,406	24,788	40,194
Nord-Est . . .	564	11,176	17,678	28,854
Zurich-Zoug-Lucerne .	67	16,616	18,097	34,713
Union suisse . .	279	13,023	17,033	30,056
Jura-Simplon (y compris le chemin de fer du Brunig) . .	974	11,059	13,674	24,733
Sud de l'Argovie .	58	3,346	19,084	22,429
Ligne du Bötzberg .	58	14,073	36,421	50,494
Gothard . . .	266	17,492	30,269	47,761

Et en 1894:

	Longueur exploitée. Km.	Trafic des voyageurs.	Trafic des marchandises.	Ensemble.
Central . . .	327	17,539	28,219	46,158
Nord-Est (y compris Zurich-Zoug-Lucerne)	684	13,352	18,376	31,728
Union suisse . .	279	13,909	17,594	31.503
Jura-Simplon . .	927	11,956	15,519	27,475
Brunig . . .	58	10,511	2,473	12,984
Sud de l'Argovie .	58	3,776	21,462	25,238
Bötzberg (y compris Koblenz-Stein) .	84	11,506	27,367	38,873
Gothard . . .	266	19,568	38,708	58,276)[1]

Il ne faut pas oublier non plus que l'ouverture de la ligne de l'Arlberg, le 20 septembre 1884 a eu la plus heureuse influence sur nos chemins de fer; la Suisse participa en effet dans une plus large mesure au trafic de transit de l'est à l'ouest.

Outre les sections déjà mentionnées, les lignes suivantes furent ouvertes depuis 1882 : la ligne argovienne-lucernoise, plus tard le chemin de fer du *Seethal :* Emmenbrücke-Beinwyl, le 3 septembre 1883; les sections Beinwyl-Lenzbourg le 15 octobre 1883 et Beinwyl-Menziken, le 23 janvier 1887 ; la ligne du *Val-de-Travers*, de Travers à St-Sulpice, le 23 septembre 1883; le chemin de fer du *Brünig* jusqu'à Alpnachstad, le 14 juin 1888, la section Alpnachstad-Lucerne, le 1er juin 1889; le chemin de fer du Sud-Est, le 1er janvier 1890 (agrandi de la ligne Wädensweil-Einsiedeln), et le chemin de fer du *lac de Thoune*, le 1er juin 1893.

A la fin de 1894, les petites lignes suivantes étaient en outre en exploitation : le chemin de fer de l'Uetliberg, depuis le 12 mai 1872, celui du Bödeli, depuis le 12 août 1872, celui de Kriens à Lucerne, depuis le 25 octobre 1886, Genève-Annemasse, depuis le 1er juin 1888, Ponts-Chaux-de-fonds, depuis le 26 juillet 1889, Langenthal-Huttwyl, depuis le 1er novembre 1889, le chemin de fer du Silthal, depuis le 3 août et le 1er décembre 1892, Viège-Zermatt, depuis le 3 juillet 1890 et le 18 juillet 1891, Neuchâtel-Boudry, depuis le 16 septembre 1892, et Yverdon-Ste-Croix, depuis le 27 novembre 1893.

A côté de l'établissement de ces chemins de fer à voie normale, le réseau suisse fut ensuite complété par la construction des

[1]) Statistique des chemins de fer suisses.

lignes suivantes à *voie étroite:* chemin de fer d'Appenzell, tramway d'Appenzell, chemin de fer de l'Oberland bernois, chemin de fer de la vallée du Birsig, Brenets-Locle, Frauenfeld-Wyl, Genève-Veyrier, Grütschalp-Mürren, Landquart-Davos, Lausanne-Echallens, Central vaudois, Orbe-Chavornay, Rigi-Scheidegg, Saignelégier-Chaux-de-fonds, Sissach-Gelterkinden, Tramelan-Tavannes, Voies étroites à Genève et chemin de fer de Waldenburg. Servent plus particulièrement au trafic des touristes : les chemins de fer Arth-Rigi, Brienz-Rothhorn, Generoso, Glion-Naye, Pilate, Rigi, Rorschach-Heiden, Schynige-Platte et Wengernalp.

L'étendue de toutes les lignes suisses à *locomotives* s'élevait à la fin de 1894, à 3,400 km.; la longueur d'exploitation à 3,544 km., et le capital d'établissement à 1,182,258,354 francs, laquelle somme comprend: 1,072,597,524 francs, frais de construction pour les lignes en exploitation; 18,611,901 francs, dépenses pour les lignes en construction et le matériel; 7,315,228 francs, pertes sur l'émission d'actions; 71,108,366 francs, dépenses à amortir; 5,198,075 francs, dépenses pour affaires accessoires; 7,427,260 francs, solde à nouveau. Ce capital de 1,182,258,354 francs fut constitué de la manière suivante : actions, 398,953,114 francs; obligations, 659,429,655 francs; subventions avec droit conditionnel aux dividendes ou remboursement, 122,497,554 francs; capital amorti et fonds de construction provenant du produit de l'exploitation, etc., 1,378,031 fr.

Aux pertes dont il est question plus haut, se rapportant à la première période de construction et s'élevant à fr. 50,693,252, sont venues s'ajouter, jusqu'à la fin de 1894, les pertes suivantes:

Berne-Lucerne	»	9,555,260
National	»	28,838,212
Effretikon-Hinweil	»	2,556,000
Sulgen-Gossau	»	2,442,688
Rapperswyl-Pfäffikon . . .	»	856,120
	fr.	94,941,532 [1])

Il faut y ajouter les pertes, dont le chiffre est encore-préciser, du Generoso, du Brienz-Rothhorn et la ligne Ponts à Chaux-de-fonds.

Lors de la fusion de la Suisse occidentale avec le Jura-Berne-Lucerne en août 1889, les pertes suivantes se produisirent :

[1]) Statistique des chemins de fer suisses.

a. Baisse des 170,000 actions de fondation de la Suisse occidentale, de 500 francs. à 200 francs, ce qui fait, en ne tenant pas compte des bons de jouissance délivrés en même temps, un montant de . . . . . fr. 51,000,000

Par là, la plus grande partie des pertes mentionnées à la page 27, lettre *d*, a été couverte.

b. Sur la conversion de 112 $^1/_2$ millions d'obligations de la Suisse Occidentale en nouvelles obligations 3 $^1/_2$ %, une perte de 2 % au change . . . . . » 2,250,000

c. Perte au change sur 14 millions de nouvelles actions de fondation du Jura-Simplon au cours de 97 %. . . . . » 420,000

d. Sur l'échange de 28,000 anciennes actions privilégiées de la Suisse Occidentale en nouvelles actions du Jura-Simplon, une perte de 20 francs par action . . . . . » 560,000

fr. 54,230,000 [1])

Indépendamment du fait que cette liste n'est pas complète et ne contient que les articles les plus importants, il faut, comme on l'a remarqué plus haut, ajouter à ces pertes subies sur des chemins de fer liquidés ou repris par d'autres compagnies, les autres pertes souffertes par les compagnies existantes sur les actions et obligations.

Ces pertes sont les suivantes (chiffre rond):

a. *Central.*

Sur les émissions d'actions	fr.	1,535,000
10 % lors de l'emprunt de 12 millions en 1857 .	»	1,200,000
4 % lors de l'emprunt de 5 millions en 1871 .	»	200,000
8 % lors de l'emprunt de 20 millions en 1874 .	»	1,600,000
(Part des emprunts communs faits avec le Nord-Est).		
26 $^3/_4$ % lors de l'emprunt de 28,669,000 fr. en 1875	»	7,670,000
8 $^1/_2$ % lors de l'emprunt de 20 millions en 1880	»	1,700,000
8 % lors de l'emprunt de 21 millions en 1883 .	»	1,680,000
7 % lors de l'emprunt de 6 millions en 1884 .	»	420,000
2 $^1/_2$ % lors de l'emprunt de 3 millions en 1884 .	»	75,000
	fr.	16,080,000

[1]) Actes concernant la fusion de la Suisse Occidentale et du Simplon avec le Jura-Berne-Lucerne. Août 1889.

b. *Nord-Est.*

Sur les émissions d'actions	fr. 700,000
8 % lors de l'emprunt de 25 millions en 1874 (Part des emprunts communs). .	» 2,000,000
16,2 % lors de l'emprunt de 110 millions en 1876	» 17,800,000
	fr. 20,500,000

c. *Union suisse.*

Sur l'émission de 25,000 obligations 3 % à 500 fr., et de 25,000 actions privilégiées au lieu de 20,000 actions de fondation en 1859 .	fr. 5,750,000

d. *Suisse Occidentale-Simplon, jusqu'à la fin de 1886.*

Sur les actions	fr. 13,100,000
Sur les obligations de 139 ¼ millions .	» 43,800,000
	fr. 56,900,000

e. *Jura-Berne.*

(D'après la fixation des comptes en 1884) sur les actions.	fr. 535,000
Sur le capital-obligation	« 2,580,000
	fr. 3,115,000

f. *Gothard.*

Sur les actions	fr. 2,970,000
Sur 90 millions d'obligations, jusqu'en 1896.	» 11,930,000
	fr. 14,900,000

Ainsi, pour la totalité de ces compagnies, les pertes de cours sur les émissions d'actions et d'obligations s'élèvent à plus de 110 millions de francs, non compris les frais d'émission, etc. Le déficit de ces compagnies égale donc la somme qu'elles ont à rembourser et pour laquelle elles paient des intérêts. S'il est parfaitement vrai que ces pertes ne sont qu'une autre forme des intérêts à payer, puisque les compagnies avaient le choix d'accepter un taux plus élevé sans perte de cours, ou un taux plus bas avec un moindre capital, il n'en reste pas moins que, par suite de leur solvabilité temporairement douteuse, les chemins de fer n'ont pu se

procurer de l'argent qu'au prix de sacrifices extraordinaires, et demeurent accablés de charges excessives, qui les empêchent de tenir tout le compte qu'il faudrait des intérêts du public. Si les chemins de fer avaient été construits par l'Etat, la Confédération, sans doute, aurait dû compter aussi avec les fluctuations du marché, mais elle n'aurait pas subi des pertes aussi considérables que les chemins de fer privés, fractionnés en un grand nombre d'entreprises et se faisant mutuellement concurrence. Elle eût été plus capable d'accorder des facilités de trafic, sans nuire à ses propres intérêts. Que la difficulté de se procurer de l'argent ait été un sérieux obstacle à l'établissement prompt du réseau des chemins de fer suisses, c'est ce qui n'a pas besoin d'être plus amplement démontré.

Outre les lignes à locomotives, la Suisse comptait encore, à la fin de 1894, les *chemins de fer spéciaux* suivants :

1. Chemins de fer funiculaires: Beatenberg, Bienne-Macolin, Bürgenstock, Ecluse-Plan, Giessabch, Gütsch, Lausanne-Ouchy, Lauterbrunnen-Grütschalp, funiculaire de Lugano, celui du Marzili à Berne, Ragaz-Wartenstein, Salvator, St-Gall-Mühleck, Stanserhorn, Territet-Glion et Zurichberg, avec un capital total d'établissement de 9,823,285 francs et une longueur totale d'exploitation de 15,105 km.

2. Tramways : tramways de Berne, tramway électrique de Zurich, tramway de Neuchâtel-St-Blaise, Stansstad-Stans, Monte Generoso, Mürren, tramways suisses à Genève (ancien réseau et Saconnex-Champel) et à Bienne, tramway électrique Vevey-Chillon, et tramway zurichois, avec un capital total d'établissement de 7,357,258 francs et une longueur totale de 66,71 km.

Il faut y ajouter 78,999 m. de voies de raccordement privées à voie normale et 911 m. de lignes semblables à voie étroite, avec des installations industrielles.

Tel est, succinctement exposé, le développement qu'ont pris les chemins de fer suisses sous le régime des compagnies privées.

Les administrations *étrangères* suivantes possèdent sur territoire suisse :

1. les chemins de fer d'Etat badois : la gare du chemin de fer badois à Bâle, les lignes Bâle-Leopoldshöhe, Bâle-Grenzach, Erzingen-Thayngen et Bâle-Stetten (autrefois chemin de fer de la vallée de la Wiese);
2. les chemins de fer de l'Etat autrichien (autrefois chemin de fer du Vorarlberg) : les sections Buchs-Schaan et St-Margrethen-Lustenau ;

3. le chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée: la gare de Genève et la section Genève-La Plaine.

3.

Essais de nationalisation.

a.

Echéance de rachat de 1883/1888, prévue par les concessions.

Pour la première fois depuis la promulgation de la nouvelle loi sur les chemins de fer, la Confédération avait à décider, avant le 1er mai 1883, si elle ferait usage du droit, que lui conféraient les concessions, de racheter au 1er mai 1888 un certain nombre de lignes de chemins de fer suisses. La question du rachat, ainsi posée au Conseil fédéral, fit de sa part l'objet d'une étude approfondie dans le message du 6 mars 1883[1]). Il y expose que, pour tous les chemins de fer, les frais de premier établissement avaient été évalués trop haut et que la Confédération, en cas de rachat, serait obligée de demander une réduction d'environ 85 millions; que la moyenne des dividendes payés par les compagnies pendant les dix dernières années était trop élevée proportionnellement au produit net et qu'il fallait désormais fixer les prévisions à une chiffre plus bas; qu'enfin, avec le mode de rachat prévu par les concessions et le défaut de dispositions légales permettant de fixer le prix de rachat, rien ne garantissait que celui-ci correspondrait à la valeur réelle et au rendement des lignes. Aussi le Conseil fédéral arriva-t-il à la conclusion que, pour le moment, le rachat des lignes ne pouvait pas être entrepris sans exposer la Confédération à de gros risques financiers et qu'il était, partant, superflu d'examiner les autres motifs militant pour et contre la reprise des chemins de fer par la Confédération; en revanche, la sauvegarde des intérêts économiques et sociaux que les chemins de fer sont appelés à assurer, ainsi bien que la protection du crédit national exigent que la gestion financière des compagnies soit soumise au contrôle légal de l'Etat.

Le Conseil fédéral avait constaté que, d'après la statistique des chemins de fer suisses, les frais d'établissement calculés conformément aux concessions pour les diverses lignes, d'une part, et le produit net pendant 25 ans, d'autre part, donnaient les résultats ci-après:

---

[1]) *Feuille fédérale* 1883, I, page 255.

Chemins de fer	Frais d'établissement	Produit net multiplié par 25.
Central	114,812,763	126,578,125
Ligne bâloise de jonction . .	1,986,415	1,465,325
Ligne de l'Emmenthal . . .	4,418,821	1,086,975
Jura-Berne	66,099,063	27,646,300
Berne-Lucerne	9,236,488	1,641,250
Nord-Est	145,425,947	121,669,725
Ligne du Bötzberg	24,400,632	17,362,325
Suisse occidentale et Simplon .	206,310,247	137,817,225
Bulle-Romont	2,800,786	772,725
Union-Suisse	85,318,779	52,148,750
Grenzach-Bâle-Léopoldshöhe . .	?	?
Ligne du Wiesenthal (Bâle-frontière)	484,015	?
Genève-La Plaine	14,203,247	3,992,100
	675,497,203	492,180,825

Il résultait de ces chiffres que, le Central excepté, les frais, d'établissement étaient plus élevés que le rendement de 25 années. Toutefois, le résultat ne variant pas proportionnellement, alors même qu'il serait tenu compte des sommes fournies par le Central, et les chiffres du rendement ne représentant qu'une moyenne, il faut admettre comme prix de rachat pour le réseau entier, fixé à l'amiable ou par jugement, un total de 675 millions. Or, dans la première partie du message il est démontré que les comptes de construction de la Suisse occidentale, du Jura-Berne, du Central, du Nord-Est et de l'Union-Suisse, devraient être réduits de 70 millions au moins [1]). Si l'on ajoute le produit des lignes dont les bilans n'avaient pas été spécialement vérifiés, le total de la réduction que la Confédération serait obligée de demander pour le capital d'établissement, s'élèverait à 85 millions au minimum. Mais un jugement ne pourrait intervenir au sujet de ces importantes différences qu'une fois le rachat définitivement dénoncé et, de plus, on ne saurait sur quelle loi asseoir un tel jugement; le calcul du produit net dépendant du mode suivant lequel est établi le compte de construction, les erreurs dont celui-ci était entaché devaient causer sur ce point la même insécurité.

L'Assemblée fédérale se rallia à l'opinion du Conseil fédéral et le 21 décembre 1883, elle vota la *loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer*, qui avait pour but d'apporter la régularité dans les bilans des compagnies et d'empêcher que le compte

[1]) La vérification des bilans de ces cinq compagnies à laquelle il fut procédé à la fin de 1884, donna un dépréciation de 105,953,163 francs.

de construction fût indûment grevé. L'arrêté, portant qu'il ne serait fait pour le moment aucun usage du droit de rachat, fut adopté par le Conseil des Etats le 4 avril, sans qu'il eût été fait d'autre proposition, par le Conseil national, le 21 avril 1883, par 67 voix contre 59; la majorité de la commission du Conseil national avait proposé de dénoncer, en vertu des concessions, le rachat du Central, y compris les parts de cette compagnie à d'autres lignes, le Central étant l'entreprise dont le produit net capitalisé dépassait le capital d'établissement, ce qui ôtait, pour le rachat, toute importance à la rectification du compte de construction. Mais la majorité du Conseil national était d'avis que la question n'était pas élucidée au point de permettre une décision positive, et ce premier essai de nationalisation, bien qu'il ne fût tenté que pour une ligne, échoua.

De tout temps, le Conseil fédéral a considéré la reprise des chemins de fer par la Confédération comme désirable; c'est ainsi qu'en conformité d'un rapport de son Département des Postes et des Travaux publics du 15 avril 1857 [1]), il avait, par message du 17 juin 1857 déjà, soumis à l'Assemblée fédérale le projet de loi ci-après:

Art. 1. Les fonds fédéraux disponibles qui ne sont pas affectés à des buts spéciaux ou à des fondations, peuvent aussi être employés à l'achat d'actions de chemins de fer.

Art. 2. Il ne sera acheté que des actions de chemins de fer suisses déjà émises qui ont un cours publiquement coté sur des places suisses ou étrangères.

Art. 3. Aucune action ne peut être revendue sans l'autorisation de l'Assemblée fédérale.

Alors déjà on faisait valoir que tous les Etats voisins avaient ou auraient des chemins de fer d'Etat dans un avenir peu éloigné. « La réversion gratuite des lignes de chemins de fer ou l'amortissement successif du capital par le produit de l'exploitation permet à ces Etats de réduire les frais de transport bien plus que ce n'est le cas là où l'amortissement du capital d'établissement ne se fait pas. Si nous ne marchons pas de pair avec l'étranger, tous les transports seront plus chers en Suisse qu'ailleurs; nos lignes resteront comme frappées d'un droit de passage, qui ne grève pas les lignes étrangères. Les effets fâcheux que cet état de choses aura sur notre industrie et sur toute notre économie nationale sautent aux yeux. » Ce mode d'achat des actions devait rendre peu à peu la Confédération propriétaire des chemins de fer.

---

[1]) Message susvisé du 6 mars 1883, pages 297 et 298.

Toutefois, l'entente ne put se faire sur ce projet au sein de l'Assemblée fédérale et, depuis cette époque, les procès-verbaux officiels ne parlent plus ni de rachat ni de mesures destinées à le préparer. L'opinion publique n'en continua pas moins à s'occuper de la question. En 1862, parut la brochure : « Le rachat des chemins de fer suisses par J. Stämpfli, président de la Confédération. » En 1863, Bartholony publie sa « Note adressée à M. le président et MM. les membres du Conseil fédéral », en 1868, Bonna son « Projet pour la centralisation du service et le rachat des chemins de fer suisses. » En 1869, M. le Dr S. Kaiser fait paraître « La Confédération et les chemins de fer ; contribution à l'étude de la question des chemins de fer suisses » ; en 1874, M. le Dr Alfred Geigy, à Bâle : « Quelques éclaircissements sur les chemins de fer suisses. » En 1877, M. le député aux Etats Zschokke adressa au Conseil fédéral un mémoire imprimé relatif à l'exploitation des chemins de fer suisses sous la direction de la Confédération et, la même année, M. le conseiller national Dietler traita dans la 4me livraison des « Schweiz. Zeitfragen » la question des chemins de fer suisses, y compris le rachat. En 1878, Stämpfli préconisa de nouveau la reprise et l'exploitation des chemins de fer par la Confédération. Enfin, en 1882, MM. le député aux Etats Zschokke et S. Kaiser, conseiller national reprirent la question dans leur « Amélioration dans les chemins de fer suisses au moyen de l'unification de l'exploitation. » Nous avons vu que ces diverses publications ne gagnèrent pas l'opinion publique à un rachat même partiel.

b.

Négociations au sujet de l'achat des chemins de fer du Nord-Est 1887/1888.

Sans se laisser décourager, le Conseil fédéral continua à chercher les voies et moyens propres à faire rentrer les chemins de fer dans le patrimoine national. Son opinion était alors que le rachat opéré selon les concessions était financièrement impossible et que le seul moyen d'aboutir était de recourir à une convention déterminant le mode d'acquisition ; aussi saisit-il l'occasion pour entrer en négociations avec l'administration du chemin de fer du Nord-Est au sujet de la reprise de cette ligne par la Confédération. Le résultat de ces négociations fut consigné dans un projet de traité qui a été soumis à la direction du Nord-Est par lettre du 18 janvier 1888. A teneur de ce projet, la compagnie du Nord-Est cédait à la Confédération tout son avoir mobilier et immobilier, sans aucune exception quelconque, y compris le chemin de fer de Zurich à Lucerne et

la part aux lignes communes (Bötzberg, Argovie-Sud et Wohlen-Bremgarten) ainsi que les fonds existants et le solde actif du compte de profits et pertes de l'année 1887. La Confédération prenait cette propriété dans l'état où elle se trouverait au moment du transfert, avec tous les droits y attachés et avec l'obligation d'exécuter tous les engagements de la compagnie du Nord-Est. Mais elle réservait d'une manière absolue ses droits de souveraineté à l'occasion de ce transfert. Comme prestation, la Confédération devait payer à la compagnie, en obligations fédérales portant intérêt à 3 $^1/_2$ % et calculées au pair, 600 francs pour chaque action de priorité et 500 pour chaque action de fondation, les intérêts courant du 1er janvier 1887. Le capital était remboursable en 70 ans au plus et par acomptes annuels d'au moins 500,000 francs. Les actions de priorité devaient recevoir les dividendes qui leur avaient été attribués pour les années 1880 à 1886 inclusivement, avec les intérêts, et de plus 30 francs pour 1887. La liquidation, faite aux frais de la Confédération, devait être confiée par la compagnie à ses directeurs et opérée, d'accord avec le Conseil fédéral, en conformité des clauses de la convention. La Confédération s'engageait à prendre à son service les directeurs, fonctionnaires et employés, en leur donnant, autant que possible, une situation équivalente; elle assumait en outre l'obligation de réorganiser et de consolider les caisses de pensions et de secours. Le projet de convention devait être ratifié par l'assemblée générale jusqu'à fin février 1888, par l'Assemblée fédérale jusqu'à fin juin 1888, et, en cas d'une demande de referendum, définitivement par la Confédération, jusqu'à la fin de l'année 1888, faute de quoi la convention devenait caduque.

En dehors des motifs d'ordre général militant en faveur de la nationalisation, la situation spéciale dans laquelle se trouvait alors la compagnie du Nord-Est avait engagé le Conseil fédéral à conclure ce traité.

En effet, avec l'ouverture de la ligne Turgi-Waldshut, qui eut lieu le 18 août 1859, le réseau primitivement concédé se trouvait terminé avec une longueur de 178 kilomètres et un capital d'exploitation de 50,037,085 francs (y compris les bateaux à vapeur sur le lac de Constance); la compagnie ne tarda pas à établir de nouvelles lignes. Le 1er juin 1864, fut ouverte la ligne Zurich-Zoug-Lucerne, dont la construction devisée à 12 millions était à teneur de la convention du 14 décembre 1868, mise pour une moitié à la charge du Nord-Est, pour l'autre moitié à celle des cantons de Zurich (3,200,000 francs), Zoug (800,000 francs) et Lucerne (2,000,000 francs) [1]. Vient ensuite la construction faite

[1] *Recueil des chemins de fer*, IV, 333.

avec l'aide du canton de Zurich et des contrées intéressées, de l'embranchement d'Œrlikon à Bülach et Regensberg (livré à l'exploitation le 1er juin 1865). La compagnie établit seule le Romanshorn-Rorschach (ouvert le 15 octobre 1869) et le Romanshorn-Constance (ouvert le 1er juin 1871).

Lorsqu'il s'est agi d'assurer l'établissement de la ligne du Gothard, la compagnie du Nord-Est et avec elle celle du Central contribuèrent au capital de construction pour une somme de trois millions et demi, à laquelle elles ajoutèrent plus tard une subvention supplémentaire de $^3/_4$ de million; en outre, elles se chargèrent de l'établissement des voies d'accès en construisant en commun Bâle-Brugg (ligne du Bötzberg) et Rupperswyl, soit Brugg-Wohlen, Rothkreuz-Immensee (chemin de fer du sud de l'Argovie); la première ligne fut ouverte le 2 août 1875, la seconde par tronçons les 24 juin 1874, 1er juin 1875 et 1er décembre 1881. Mais, comptant que le trafic se développerait dans les mêmes proportions que jusqu'alors et pour être à même de soutenir la concurrence dont le menaçait le chemin de fer national, le Nord-Est s'était engagé en outre à construire les lignes ci-après : Winterthour-Koblenz, Koblenz-Stein (pour moitié), Wohlen-Bremgarten (pour les $^2/_5$ environ), le chemin de fer de la rive gauche du lac de Zurich, Thalweil-Zoug, Bülach-Schaffhouse, Dielsdorf-Niederweningen, Niederglatt-Baden, Effretikon-Hinweil, Sulgen-Gossau, Etzweilen-Schaffhouse, le chemin de fer de la rive droite du lac de Zurich et Glaris-Linthal. La participation du Nord-Est à toutes ces entreprises avait été devisée à 82,655,000 francs, somme que, lors de la mise à exécution des travaux, on constata avoir été évaluée beaucoup trop bas.

Jusqu'à l'année 1882, les dépenses portées au compte de construction atteignirent fr. 183,411,233. 62 au lieu de fr. 76,148,393. 50 (1871) et il restait encore à construire : Thalweil-Zoug, le chemin de fer de la rive droite du lac de Zurich, Etzweilen-Schaffhouse, Dielsdorf-Niederweningen, Eglisau-Schaffhouse et Koblenz-Stein. Grâce à d'énormes sacrifices, on avait pu réunir les fonds nécessaires pour terminer les autres projets; pour les six lignes ci-dessus, il fut impossible de les trouver. En 1877 déjà, les intéressés avaient déclaré renoncer à faire valoir leurs droits jusqu'en 1886. Le 14 février 1878, l'Assemblée fédérale accorda en conformité une prolongation de délai et chargea le Conseil fédéral de décider si, à l'expiration de ce terme, le Nord-Est serait dans une situation assez raffermie pour entreprendre, conformément à ses engagements, la construction de ces lignes et dans quel ordre cette construction devrait être effectuée [1]).

[1]) *Recueil des chemins de fer*, V. 28.

Dans la suite, le Nord-Est acquit, le 1er juin 1880, de la liquidation du Chemin de fer national, le tronçon occidental (Winterthour-Aarau-Zofingue) pour 3 millions de francs et le 1er octobre 1880, pour la même somme, le tronçon oriental (Constance-Singen-Winterthour).

Le Conseil fédéral fit alors examiner par des experts l'importance, au point de vue financier, des lignes du moratoire; la conclusion des experts fut que les frais de construction des lignes du moratoire devraient être fixés à 38,461,600 francs et la perte résultant de leur exploitation à 1,741,911 francs. Ensuite de rectifications diverses, les frais présumés de la construction se trouvèrent réduits à 34,558,000 francs et le déficit annuel d'exploitation, y compris le service des intérêts, à 1,200,000 francs, cela dans l'hypothèse que toutes les lignes du moratoire seraient exécutées en conformité absolue des clauses des conventions passées avec le Nord-Est. Aux yeux du Conseil fédéral, il était toutefois hors de doute qu'une convention intervenue entre une compagnie de chemins de fer et un tiers relativement à la construction d'une ligne, n'obligeait pas la Confédération à accorder la concession de la ligne, ni, s'agissant d'une concession déjà octroyée, à prolonger un délai expiré. L'acquisition du Nord-Est par la Confédération ne devait modifier en rien la situation créée par les contrats relatifs à la construction des lignes du moratoire, mais d'autre part, elle laissait intacts les droits de l'Etat, auxquels il n'est pas loisible à la Confédération de renoncer et qui règlent les conditions auxquelles est subordonnée la réalisation de toute entreprise de chemins de fer. D'où résulte manifestement qu'on ne pourrait faire valoir en justice les droits à la construction d'une ligne, droits qu'on prétend faire dériver des contrats de construction, que si l'Etat a donné son assentiment à cette construction et si les concessions et les prolongations de délais nécessaires ont été accordées. Or, la Confédération a ses motifs pour procéder de son plein gré et nullement par respect des conventions passées par le Nord-Est, à la construction des lignes qu'elle a précédemment concédées; mais de pareils motifs n'existant pas pour la ligne Thalweil-Zoug qui n'est au bénéfice d'aucune concession pour le territoire du canton de Zoug, la Confédération doit se réserver toute sa liberté d'action en ce qui concerne cette ligne, cela d'autant plus que la construction de ce chemin de fer pourrait compromettre gravement ses intérêts : en effet, de l'avis des experts, à établir la ligne coûterait 9,188,800 francs et la perte annuelle de l'exploitation serait de 606,758 francs, soit 560,814 francs. Le seul avantage de ce tracé serait d'abréger de 5 kilomètres la jonction de Zurich à Zoug; ce serait le payer bien cher. Mais, étant admis qu'il soit fait abstraction de la ligne

Thalweil-Zoug, l'achat du Nord-Est aux conditions stipulées dans la convention intervenue, ne serait donc pas une mauvaise opération.

Le point de vue du Conseil fédéral souleva toutefois une vive opposition dans les contrées intéressées ; on prêtait à la Confédération l'intention de vouloir, sinon abandonner, au moins retarder pour longtemps la construction des autres lignes du moratoire et, en présence de ces préoccupations, qui se firent jour dans l'Assemblée fédérale pendant la session de décembre 1887 à l'occasion d'une interpellation, le Conseil fédéral dut reconnaître que son projet n'avait que peu de chance d'être adopté par les chambres. Aussi, quand l'assemblée générale du Nord-Est, dans sa séance du 25 février 1888, subordonna son adhésion au traité à la condition que l'échange des actions aurait lieu à bref délai et qu'une légère bonification serait accordée aux actions de priorité, le Conseil fédéral déclara-t-il les négociations d'achat rompues. Cet essai de nationalisation par voie de convention avait donc échoué à son tour.

c.

Achat d'actions de priorité du chemin de fer du Jura-Simplon, 1890.

Lorsque les chemins de fer de la Suisse occidentale fusionnèrent avec le Jura-Berne-Lucerne, par traité du 16 août, soit des 11/12 octobre 1889, pour former la compagnie du Jura-Simplon, un autre moyen s'offrit propre à préparer la nationalisation du réseau des chemins de fer suisses. Dans son message du 30 mai 1890, concernant l'achat d'actions de priorité des chemins de fer du Jura-Simplon, le Conseil fédéral a fait ressortir l'importance des conséquences de la fusion pour la politique suisse en matière de chemins de fer. Il ne s'agissait pas seulement d'un accord intervenu entre compagnies de chemins de fer qui auraient à exploiter le réseau suisse de beaucoup le plus considérable; l'étendue et l'influence des cantons intéressés revêtaient ici des proportions spéciales. La participation décisive du canton de Berne à la création du Jura-Berne-Lucerne, l'influence prépondérante qu'en sa qualité de plus fort actionnaire, il avait exercée sur l'administration de ce réseau, avaient donné à celui-ci le caractère d'un chemin de fer d'Etat. Par leur ratification de la fusion, les autorités et le peuple bernois approuvaient à la fois la politique jusqu'alors suivie et le but qu'ouvertement poursuivait la fusion; le canton de Berne pensait avoir associé à sa politique de nationalisation les cantons de Fribourg, Vaud et Valais, tandis que ceux-ci s'assuraient le concours du plus grand canton en vue du but qu'ils cherchaient

depuis si longtemps à atteindre : le percement du Simplon. A côté de l'influence que quatre cantons, avec une population d'un million d'âmes, sont à même d'exercer dans le domaine législatif et national, il faut tenir compte de l'intérêt direct qui les lie à la nouvelle compagnie. En 1889, ces cantons possédaient 77,000 actions qui représentaient un chiffre égal de voix à l'assemblée générale des actionnaires et avaient encore 19 voix sur 50 à 60 au conseil d'administration. L'importance même de l'influence ainsi acquise par ces cantons dans les affaires de chemins de fer devait fatalement affaiblir l'action de la Confédération pour peu que celle-ci vint à manquer de la volonté et de l'énergie nécessaires pour prendre à son tour la situation à laquelle elle a droit. « La Confédération sera à l'égard de la compagnie fusionnée en état de subvenir aux obligations qui résultent pour elle du nouvel état de choses, mais elle ne sera pas en mesure de remplir la tâche que l'avenir lui imposera impérieusement. Car les fusions, aussi longtemps qu'elles ne constituent pas l'acheminement à la nationalisation, apportent un résultat inverse puisqu'elles fortifient la puissance des compagnies et l'influence des cantons au détriment de celle de la Confédération. »

Pour éviter ce danger, l'Assemblée fédérale, lorsque le 19 décembre 1889 elle approuva le transfert des concessions à la compagnie fusionnée, eut soin de stipuler en faveur de la Confédération le droit de racheter l'ensemble de toutes les lignes au 1er mai 1903, avec la faculté de pouvoir de cette date, racheter en tout temps, et à l'expiration d'un délai de deux ans si la construction de la ligne du Simplon jusqu'à la frontière italienne venait à être décrétée par la Confédération. Mais le moment paraissait alors mal choisi pour exercer le droit de rachat et les circonstances ne se prêtaient pas à un achat de gré à gré; en revanche, l'article 6 de la loi sur la comptabilité permettait à la Confédération d'entrer, en qualité d'associé, dans la société et de prendre part à sa gestion. L'Etat, en effet, a, dans l'assemblée générale, une voix pour chacune de ses actions; il n'est pas soumis aux restrictions du code fédéral des obligations qui limite le droit de vote d'un seul actionnaire au cinquième des voix représentées. Le droit de vote illimité dont jouit l'Etat lui permet non seulement de défendre l'intérêt général vis-à-vis des actionnaires, qui représentent des intérêts particuliers, mais encore, le moment venu, en acquérant la majorité, d'arriver à la reprise du chemin de fer. Il avait été, sur la demande de l'Assemblée fédérale, introduit à ce sujet une clause expresse dans les statuts du Jura-Simplon.

Le Conseil fédéral saisit donc l'occasion quand le canton de Berne se déclara disposé à vendre 30,000 actions de priorité du

Jura-Simplon; il les acquit par convention du 19 mai 1890, faisant ainsi, disait-il, un pas important vers l'acquisition définitive des chemins de fer du Jura-Simplon. Le prix d'achat fut fixé à 600 francs par action payables en titres de rente 3 %, titres donnés et acceptés en paiement au cours de 90 %. La jouissance de la rente commençait au 1er janvier 1890. La Confédération s'est réservé le droit de rembourser ces titres de rente au pair à une date d'échéance de l'intérêt, en totalité ou par séries, moyennant avis donné douze mois d'avance. Par arrêté fédéral du 27 juin 1890, le contrat d'achat passé avec le canton de Berne le 19 mai 1890 fut approuvé; la Confédération fut autorisée à acquérir d'autres actions de priorité du Jura-Simplon à condition que le prix ne dépassât pas le chiffre porté au contrat. Il devait être tenu un fonds spécial des excédents présumés résultant de la différence entre les dividendes annuels et les arrérages à payer; un arrêté fédéral spécial aurait à déterminer l'emploi de ce fonds.

Ce fonds spécial, qui figure au compte d'Etat sous le titre de « Fonds des chemins de fer », était en 1890 :

Recettes.

Dividende de 1890 sur 67,222 actions Jura-Simplon à fr. 22. 50		fr. 1,512,495. —
Intérêts 3 ½ % sur compte-courant auprès de la caisse d'Etat fédérale .	fr. 17,776. —	
Intérêts moratoires à 3 ½ %, du 15 décembre 1890 au 15 janvier 1891 sur fr. 5,293,167	» 15,437. 90	
	fr. 33,213. 90	
moins : Intérêts à 3 ½ %, du 15 au 31 décembre 1890, sur fr. 15,879,500. —, à bonifier au compte de capital pour rectifier le chiffre de la perte de cours . .	» 22,800. —	
		» 10,413. 90
Agio sur papier sur Paris		» 5,851. 47
		fr. 1,528,260. 37

Dépenses.

Intérêts de la rente 3 %, pour 1890 sur fr. 42,868,000	fr. 1,286,040. —
Prorata d'intérêts sur 2920 actions achetées contre espèces	» 62,765. 77
Bonifications d'intérêts, ports et frais, etc. .	» 2,870. 68
Excédent net, à reporter comme réserve d'amortissement	» 176,583. 92
	fr. 1,528,260. 37

Pour la période de 1890 à 1895, le produit de ce fonds spécial a été selon le compte d'Etat:

	Excédent net.	Excédent des dépenses.
	Fr.	Fr.
1890	176,583. 92	—
1891	116,962. 20	—
1892	—	822,551. 81
1893	—	30,403. 05
1894	199,879. 99	—
1895	172,950. 02	—
	666,376. 13	852,954. 86
1890/95	—	186,578. 73

Il est certain que l'exercice de 1896 donnera un dividende de fr. 22. 50 par action de priorité, de sorte que le déficit des années maigres se trouvera compensé; selon toutes probabilités, il y aura à l'avenir aussi une moyenne d'excédents nets.

Mais le résultat est bien moins favorable si l'on compare simplement le produit des actions de priorité avec les dépenses résultant du paiement des arrérages, comme le fait le tableau suivant:

	Nombre des actions.	Dividendes.	Recettes.	Dépenses.	Différences.
1890	67,222	fr. 22. 50	fr. 1,512,495	fr. 1,344,440	+ fr. 168,055
1891	77,090	» 12. —	» 925,080	» 1,541,800	— » 616,720
1892	77,090	» 7. 50	» 578,185	» 1,541,800	— » 963,625
1893	77,090	» 20. —	» 1,541,800	» 1,541,800	—
1894	77,090	» 22. 50	» 1,734,525	» 1,541,800	+ » 192,725
1895	77,090	» 22. 50	» 1,734,525	» 1,541,800	+ » 192,725
1896	77,090	» 22. 50	» 1,734,525	» 1,541,800	+ » 192,725
			fr. 9,761,125	fr. 10,595,240	— fr. 1,580,845
					+ » 746,230
				Excédent des dépenses	fr. 834,115

En réalité, les résultats sont encore un peu moins favorables, attendu que le dividende n'est payé que le mois après la clôture de l'exercice annuel, tandis que la rente est payable par tiers en janvier, mai et septembre, ce qui donne une notable perte d'intérêts.

La différence avec le compte du fonds des chemins de fer provient de ce que ce dernier, outre les actions de priorité du Jura-Simplon portées à l'inventaire pour 46,124,610 francs, possède encore pour 14 millions d'autres valeurs dont le rendement est satisfaisant.

La Confédération possédait à la fin de 1895 77,090 actions de priorité; en effet, outre celles achetées au canton de

Berne	30,000
elle en a acquis en 1890	37,222
et en 1891	9,868
	77,090
Payées en titres de rente de 600 francs	73,302
contre espèces, à 573 francs	4,788
	77,090

d.

Négociations au sujet de l'achat du chemin de fer du Central en 1891.

L'arrêté fédéral du 27 juin 1890 décrétant l'achat d'actions de priorité du Jura-Simplon obtint l'adhésion du peuple; aucune demande de referendum ne fut faite et le Conseil fédéral ne vit pas d'inconvénient à persévérer dans la voie qu'il s'était tracée. Un consortium de maisons de banque allemandes et suisses lui avait offert des actions du chemin de fer du Central. Les négociations aboutirent à la conclusion du traité du 5 mars 1891, à teneur duquel le consortium livrait au Conseil fédéral cinquante mille actions du chemin de fer Central suisse et recevait comme contre-valeur des titres de rente fédérale 3 % au montant capital de 50 millions de francs. 40,000 actions devaient être livrées lors de l'entrée en vigueur du contrat, le solde, soit 10,000, jusqu'au 31 décembre 1891. Les actions devaient être cédées par les banques avec le coupon de l'année 1891; en revanche, les titres de rente à remettre par la Confédération devaient porter intérêt à raison de 30 francs par an à partir du 1er août 1891. Ces titres de rente devaient être entièrement conformes quant aux droits et

obligations qu'ils créaient aussi bien qu'à la forme, aux titres de rente fédérale émis en 1890 pour l'achat d'actions de priorité du Jura-Simplon.

Dans son message à l'Assemblée fédérale du 21 mars 1891, le Conseil fédéral exposait, à l'appui de cette convention, que, grâce à l'achat des actions du Jura-Simplon, la Confédération s'était acquis dans cette compagnie une situation susceptible de lui donner, dans un avenir peu éloigné, une influence prépondérante sur cette entreprise et par là, sur l'ensemble des chemins de fer du pays. Les négociations subséquentes ne pouvaient avoir de meilleur but que l'acquisition du Central. Les réseaux des deux compagnies comprennent tout le territoire de la Suisse occidentale et le Central n'est pas seulement la principale ligne d'accès au Gothard, mais il pénètre encore, avec les lignes du Bötzberg et du sud de l'Argovie, dans le domaine du Nord-Est. L'acquisition du chemin de fer du Central fortifiera aussi la situation de la Confédération relativement à la question du Simplon. Grâce à son influence sur l'ensemble des chemins de fer de la Suisse occidentale, la Confédération pourra remplir l'obligation que lui impose la loi de faire avancer autant que possible, au point de vue de la construction aussi bien que de l'exploitation, la question de la jonction de nos lignes avec celles de l'Italie. A supposer même que l'achat de toutes les lignes suisses principales se fasse attendre plus longtemps que cela n'est à désirer, la Confédération, qui serait en possession du Jura-Simplon et du Central, se trouverait avoir un réseau d'une importance kilométrique et économique suffisante pour pouvoir faire bénéficier le trafic des multiples avantages dont il est privé avec le morcellement actuel des réseaux. Au nombre de ces avantages, il faut compter l'économie qui résulte nécessairement d'une exploitation en commun — obtenue sans qu'il soit besoin de recourir à une fusion proprement dite —, de la fixation rationnelle des horaires, de l'unification des tarifs, etc. L'achat des actions du Central n'a nullement pour but de faire de la Confédération un gros actionnaire permanent de cette compagnie; ce qui est visé, c'est l'acquisition du Central et son exploitation par la Confédération, combinées avec l'achat successif de l'ensemble du réseau suisse. Des négociations sont pendantes au sujet de l'achat du réseau complet ; si elles aboutissent et que l'assemblée générale soit disposée à céder le Central à la Confédération aux conditions que prévoit le contrat relatif à l'achat des actions, le but de la Confédération sera atteint d'un seul coup; en cas contraire, la possession des actions par elle achetées mettrait la Confédération à même d'obtenir, par un autre moyen, la cession du chemin de fer. Le prix d'achat est acceptable puisque la contre-valeur de

l'arrérage de 30 francs ou plus exactement de fr. 29. 47, sera, selon toutes prévisions, une recette nette de fr. 31. 40 par action, d'où un excédent de fr. 1. 93. Il est vrai que les frais d'exploitation s'accroîtront ensuite notamment de la mise en vigueur de la loi fédérale sur la durée du travail des employés de chemins de fer, mais des économies sur d'autres dépenses, la simplification des tarifs et l'augmentation certaine et durable des recettes suffiront et au-delà à parfaire cette différence.

Avant que l'Assemblée fédérale eût discuté le traité du 5 mars 1891 relatif à l'achat d'actions, les négociations avec l'administration du Central avaient abouti de leur côté. Par convention du 3 avril 1891, relative à l'acquisition de tout le réseau du Central par la Confédération, il était prévu [1]) que la compagnie du Central cédait en toute propriété à la Confédération son avoir mobilier et immobilier intégralement, y compris sa part à des lignes communes (Bötzbergbahn, chemins de fer du sud de l'Argovie, Koblenz-Stein et Wohlen-Bremgarten) et les fonds en caisse; la compagnie gardait, pour payer un dividende de 33 francs une somme de 3,300,000 francs provenant du solde actif du compte de profits et pertes pour 1890. Cet avoir, tel qu'il se comportera activement et passivement au moment de sa remise, était cédé à la Confédération à charge par elle de remplir tous les engagements de la compagnie du Central, étant prévu que les créanciers de la compagnie étaient recevables à faire valoir leurs droits directement contre la Confédération. Comme contre-valeur, il avait été stipulé qu'il serait remis des titres de rente de 3 % au capital nominal de 1000 francs, avec jouissance d'intérêts dès le 1er août 1891. Les directeurs en charge du Central avaient à procéder à la liquidation de la compagnie; les clauses de la convention devaient régir cette liquidation à opérer aux frais de la Confédération et d'accord avec le Conseil fédéral. Les directeurs et les autres fonctionnaires et employés passeraient au service de la Confédération qui, autant que faire se pourrait, leur donnerait des situations identiques à celles qu'ils avaient dans la compagnie. La Confédération s'engageait à assumer les obligations de la compagnie à l'égard de la caisse de secours des employés. Le siège de l'administration de la compagnie du Central devait rester à Bâle aussi longtemps que la nationalisation d'autres lignes principales de chemins de fer suisses ne viendrait pas à rendre nécessaire un changement dans l'organisation. Les ratifications réciproques définitives devaient intervenir jusqu'au 1er novembre 1891 au plus tard.

---

[1]) Annexe au rapport de gestion du chemin de fer du Central pour 1890; cette convention n'a pas été publiée dans les Recueils officiels des lois et actes fédéraux.

L'Assemblée fédérale avait par conséquent à choisir entre le contrat du 5 mars 1891 prévoyant une prise d'actions et celui du 3 avril 1891 stipulant l'achat de l'ensemble de l'entreprise. Le 8 juin, par 82 voix contre 31, le Conseil national vota la prise d'actions, tandis que le 18 juin, le président ayant départagé les voix, le Conseil des Etats se prononçait en faveur de l'achat du réseau. Le 25 juin 1891, par 80 voix contre 38, le Conseil national adhéra à cette décision, après que le 24 juin 1891, l'assemblée générale des actionnaires du Central eût de son côté ratifié la convention. Mais le referendum fut demandé et dans la votation populaire du 6 décembre 1891 le rachat du Central par la Confédération fut repoussé par 289,406 voix contre 130,729.

* * *

Bien que tous les essais de nationalisation eussent échoué, la discussion publique à laquelle ils avaient donné lieu n'en avait pas moins contribué à éclairer l'opinion ; la question ne cessa pas de préoccuper les esprits et le 29 janvier 1892 déjà la motion de MM. Curti, Cornaz et consorts, que nous reproduisions en tête de ce message, fut prise en considération par l'Assemblée fédérale. Il faut donc examiner de nouveau toute la question de la nationalisation et les principes qui la régissent.

II.

Exposé des principes qui exigent la nationalisation des principales lignes de chemins de fer suisses.

L'étude des avantages que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat présente sur l'exploitation par des compagnies privées, doit se faire à un double point de vue. En premier lieu, il faut prendre en considération les facteurs qui assurent à l'exploitation *unique* de tout le réseau suisse une supériorité sur l'état de choses actuel, qui est celui du *morcellement* en plusieurs réseaux distincts ; ce sont là des avantages que la fusion en une seule compagnie de tous les chemins de fer principaux de la Suisse serait également susceptible d'apporter. Viennent ensuite les avantages divers que *l'administration par l'Etat*, à l'encontre du *système de l'administration des chemins de fer par des sociétés particulières*, vaudra à l'intérêt général ; de l'examen de ce sujet résulte qu'on ne saurait laisser une grande société par actions tenir entre ses mains tous les chemins de fer suisses, mais que ce rôle appartient à la Confédération. C'est dans la nature de chacun des systèmes qu'il faut re-

chercher la cause des avantages de l'administration par l'Etat des chemins de fer qui sont les grandes voies du trafic du pays. Les sociétés par actions, en leur qualité de sociétés poursuivant un but financier, s'attachent naturellement à réaliser par leur exploitation le plus grand bénéfice possible. Mais elles n'y parviennent d'une part qu'en augmentant les recettes, d'autre part qu'en diminuant les dépenses autant qu'elles le peuvent. Il est vrai que l'intérêt de ces compagnies, considéré au point de vue financier exclusivement, leur commande de tenir compte des besoins du trafic, puisqu'une saine compréhension de ces besoins contribue à augmenter les recettes de l'entreprise. Mais il ne faut pas oublier que tout développement du trafic entraîne une augmentation de l'outillage, soit une dépense improductive puisque le bénéfice en a été prélevé. D'autre part, les mesures prises en vue de développer le trafic, comme l'amélioration des horaires, la réduction des tarifs, etc., ne sont pas immédiatement productives ; ce n'est qu'après un certain laps de temps que leurs conséquences peuvent être évaluées en chiffres. Aussi une société privée temporisera-t-elle avant de s'engager dans cette voie et préférera-t-elle s'en tenir au statu quo, ne pas compromettre ses bénéfices, plutôt que de spéculer sur une future augmentation des recettes que pourraient lui apporter des améliorations entraînant des frais élevés. Et cette tendance ne fait que s'accentuer lorsque les actions, des mains des propriétaires de titres, passent en celles de la spéculation, qui se préoccupe moins d'assurer à l'entreprise un succès durable que de réaliser de forts dividendes, à quoi l'on parvient en faisant en peu de temps monter les cours. Une administration privée recherche fatalement en tout premier lieu les résultats financiers de l'entreprise et on ne saurait lui en faire un grief ; ce qu'elle cherche, c'est un rendement qui assure à l'actionnaire le dividende le plus fort possible, dépassant le taux de l'intérêt usuel. Il va sans dire que ces points de vue prédominent surtout dans les années rapprochées d'un terme de rachat prévu par les concessions.

L'exploitation par l'Etat au contraire peut se contenter d'un rendement net couvrant le service des intérêts et l'amortissement du capital de premier établissement, soit du prix d'achat de la ligne ; la différence entre ces dépenses et le rendement de l'exploitation peut, sans risque financier, être affectée à perfectionner les installations et le trafic ; l'administration des chemins de fer n'a pas à verser à la caisse fédérale ses excédents de recettes : il faut que ceux-ci soient employés dans l'intérêt général du trafic. Les considérations qui suivent montrent de quelle manière ces points de vue généraux influent sur l'organisation du trafic des chemins de fer sous ses multiples rapports.

1.

Le rachat considéré au point de vue de l'économie politique.

a.

Unité d'exploitation.

L'exploitation des principaux chemins de fer suisses est actuellement entre les mains de cinq compagnies. Il est évident que les très fréquentes relations que ces compagnies ont entre elles demandent beaucoup de travail et de temps, une dépense absolument improductive. Chaque administration est obligée d'avoir pour toutes les branches du service ses bureaux spéciaux pourvus d'un personnel complet ; en outre ce personnel doit se livrer à une besogne considérable qui, économiquement, est inutile.

L'administration générale de chaque compagnie a une *administration spéciale des finances,* qui consacre une grande partie de son temps à établir les comptes dus par les autres compagnies, à vérifier les comptes qu'elle reçoit de celles-ci et à faire de longues correspondances nécessitées par les nombreux conflits où chaque compagnie, interprétant à son profit les clauses des conventions, s'ingénie à obtenir de sa voisine le plus possible. La réunion en une seule main des cinq chemins de fer principaux aurait pour résultat de mettre fin à toutes ces contestations que soulève la répartition des prestations; le contrôle des dépenses pourrait se restreindre à la surveillance de la marche ordinaire de l'administration interne et donner ainsi plus de temps aux vérifications utiles. L'unification du service supprimerait, notamment dans les gares utilisées en commun, les points de jonction qui, grâce à l'enchevêtrement des réseaux, sont des plus nombreux et grèvent tout particulièrement les comptes des compagnies.

Pour établir le tarif d'un transport allant d'une extrémité de la Suisse à l'autre, il faut que trois à quatre *bureaux de tarifs* au minimum se concertent, correspondent sans fin jusqu'à ce que le plan puisse être soumis à l'autorité de surveillance ; il en est de même pour la plupart des tarifs à appliquer en commun avec les lignes étrangères. Sans parler ici des conséquences fâcheuses que cette diversité des taxes a pour les systèmes de tarifs — un point sur lequel nous aurons à revenir, — mentionnons que ce travail ardu exige un nombreux personnel ; tout cela pourrait être évité avec la centralisation, puisqu'un seul bureau se chargerait d'établir, avec beaucoup moins de peine, des tarifs pour toute la Suisse. Ces considérations s'appliquent à un plus haut degré encore au *contrôle*

de l'exploitation (contrôle des recettes de l'exploitation.) Il faut être versé dans la matière pour savoir la grande somme d'efforts qu'exige le calcul des décomptes entre compagnies. Il est certain que l'unification de l'exploitation des lignes principales ne ferait pas disparaître la besogne compliquée de la fixation des décomptes avec les compagnies étrangères et les lignes secondaires suisses, mais il n'est pas moins vrai qu'on gagnerait beaucoup de temps à n'avoir plus à s'occuper des décomptes du trafic interne des lignes principales.

Pour peu qu'un transport ait été effectué par plus d'un chemin de fer, la plus petite réclamation au sujet d'avarie ou de perte de marchandise, de retard, de détaxes passe par une série de bureaux. Outre les retards qui en résultent au grand mécontentement du public, ce sont des écritures interminables, hors de proportion avec l'importance de l'affaire.

Ces exemples, nous semble-t-il, suffisent pour démontrer que la réunion en une seule main des diverses branches du service de l'administration générale, non-seulement permettrait de réduire notablement le personnel et par conséquent les frais, mais supprimerait surtout un travail qui s'ajoute par surcroît sans être d'une utilité économique quelconque. A la fin de 1894, le personnel des administrations générales des cinq compagnies principales comptait :

Jura-Simplon	231
Central	144
Nord-Est	265
Union suisse des chemins de fer . . .	98
Gothard	142
	880

Avec la centralisation des services de l'administration générale, 600 employés suffiraient amplement, ce qui économiserait non seulement les traitements afférents aux emplois supprimés, mais encore la partie correspondante du surplus des frais de ces bureaux, pour les locaux, le chauffage, l'éclairage, les fournitures de bureau, les imprimés, les concierges, etc. Les frais de l'administration générale se sont, en 1894, élevés à :

	Personnel Fr.	Autres dépenses Fr.	Totaux Fr.
Jura-Simplon (à l'exclusion du Brunig).	433,204	123,228	556,432
Central . . .	360,099	69,714	429,813
Nord-Est . . .	462,732	93,154	555,886
Union suisse des chemins de fer . .	302,804	57,790	360,594
Gothard . . .	382,239	114,942	497,181
	1,941,078	458,828	2,399,906 [1])

Une réduction du personnel à 600 employés en chiffres ronds entraînerait pour l'administration générale une économie de 600,000 francs et cette somme, certes, n'est pas devisée trop haut.

Nous obtiendrions aussi une notable réduction des frais pour *l'entretien et la surveillance des lignes.* Pour l'entretien des *terrassements et ouvrages d'art* (terrassements, murs, tunnels, ponts, travaux de protection et de défense des rives, etc.) l'extraction et le transport des matériaux (pierres, chaux, etc.) reviennent moins cher s'ils ont lieu par grandes quantités. Pour les travaux et fournitures, la concurrence des entrepreneurs et industriels augmente avec l'étendue du réseau; les prix sont plus bas que pour les petites adjudications. C'est surtout en cas de construction d'ouvrages importants (ponts, etc.) qu'on peut constater ces avantages, car les bons entrepreneurs préfèrent en général travailler pour les administrations qui tout, en offrant une entière garantie au point de vue financier, leur assurent ainsi qu'à leur personnel, du travail pour un certain temps ; aussi, pour ces administrations-là, travaillent-ils mieux et à meilleur marché. Pour certains travaux, comme l'entretien des ponts, il peut être forme des spécialistes, techniciens et ouvriers, qui sur un grand réseau, trouveront toujours à s'occuper ; plus leur champ d'études et de travail est vaste, plus ces spécialistes se perfectionnent.

Les autorités ont cherché à obtenir des compagnies des types uniformes pour la superstructure ; elles se sont heurtées à de sérieuses difficultés et il a fallu du temps pour arriver à une entente, parce que, isolément, une administration ne se résout qu'à grand'peine à renoncer à ses particularités, surtout lorsque le changement doit entraîner des frais. Et pourtant les avantages que le trafic retirerait de l'adoption d'un type unique au lieu d'avoir, comme c'est le cas actuellement, pour un service identique, des profils, des longueurs et des attaches de rails différents, ces avantages sont manifestes ; il suffit pour s'en convaincre, de signaler les inconvénients que l'utilisation de types divers occasionne dans les

[1]) Statistique des chemins de fer suisses pour 1894.

gares et sur les voies de jonction. L'achat des rails et des attaches de rails pourrait avoir lieu à des conditions plus favorables si les commandes se faisaient en gros et d'une manière suivie ; les usines métallurgiques attachent un grand prix à avoir des commandes assurant la continuité du travail ; avec un grand réseau, ces commandes peuvent être avantageusement réparties et les contrats passés dans de bonnes conditions. En 1894, la longueur totale des rails des cinq chemins de fer principaux, y compris leurs lignes secondaires, était de 4,022,167 mètres. En calculant les renouvellements annuels à 3,3 %, il faudrait annuellement 133 kilomètres de rails qui, à raison de 70 tonnes le kilomètre, font 9310 tonnes. Des commandes de cette importance permettent d'obtenir de fortes réductions de prix. Il faut ajouter encore le profit qui résulte d'une répartition et d'un emploi plus rationnel des rails sur un grand réseau. Les matériaux encore employables, retirés des voies principales, sont de nouveau utilisés sur les doubles voies des stations et les lignes secondaires où les trains sont moins fréquents et plus légers et ces changements de rails plus fréquents permettent de maintenir à peu de frais les voies principales en excellent état. Ce que nous avons dit de l'achat et du renouvellement des rails, vaut aussi pour les traverses, surtout pour les traverses en fer dont l'emploi se généralise de plus en plus. A la fin de 1894, les rails sur traverses en fer avaient une longueur de 1,488,846 mètres ; en admettant un renouvellement annuel de 3,3 %, il faudrait 37,000 traverses ou, à raison de 50 kilos par traverse, 2850 tonnes. L'économie pour les rails et les traverses serait donc pour 12,000 tonnes en chiffres ronds, de 120 mille francs par année, en comptant par tonne une réduction de prix de 10 francs en moyenne, réduction évaluée certes à un chiffre bas.

Il est d'une haute importance pour la sécurité du trafic d'avoir une unité absolue en ce qui concerne les mécanismes et signaux. Sur les instances de l'autorité de surveillance, les compagnies ont pris dans ce domaine les mesures les plus essentielles et introduit l'uniformité dans le système des signaux sur toutes les lignes principales ; mais seule la centralisation du trafic est susceptible de supprimer toutes les divergences et particularités. Dans ce domaine aussi l'unité permettrait de réaliser de notables économies par le groupement des commandes, le contrôle uniforme des appareils, la création d'un atelier et la formation d'un personnel spécialement chargé de la construction et des réparations et encore par l'installation d'un magasin central de pièces de rechange. Il en est de même des appareils d'aiguillage et de signaux, dont le fonctionnement a une importance capitale pour la sécurité de la circulation.

Malgré des efforts répétés, l'autorité de surveillance n'a pas encore abouti à faire régler uniformément, comme l'exige la sécurité; le service de surveillance et d'entretien des voies. Et pourtant les règlements édictés dans ce domaine par les compagnies ne varient pas au point de rendre impossible, avec de la bonne volonté, l'application d'un règlement uniforme.

Le *service des stations* est un des services les plus coûteux; les frais en forment presque le quart du total des dépenses nettes de l'exploitation. Ici, les gares communes, dont nous avons déjà parlé, entrent spécialement en ligne de compte; les agents du service d'exploitation aussi bien que de l'administration générale y sont employés. L'utilisation d'une gare par deux ou plusieurs compagnies entraîne toute une série de complications, de doubles emplois et de frais improductifs. Les chefs de gare reçoivent des ordres, souvent contradictoires, de plusieurs administrations; chaque compagnie garde son propre personnel dans ces gares où se trouve déjà le personnel au service de toutes les compagnies qui ont la cojouissance; chacune y a ses remises pour locomotives, son propre mobilier et outillage, ses propres réserves de matériel de voie, de signaux, etc. Les contrats de cojouissance fixent les parts contributives des compagnies au service des intérêts du capital d'établissement et des frais d'exploitation; pour arrêter les données à porter dans les comptes (essieux de locomotives, de voitures et de wagons, etc.), il faut tout un travail de pointage et de contrôle réciproques; il faut régler d'un commun accord, c'est-à-dire souvent après de longs pourparlers, l'arrivée et le départ des trains, le service des marchandises, la durée du travail du personnel, les salaires, la discipline, la responsabilité en cas d'avarie, d'accidents de personnes, etc. Mais ces divers points ont beau être réglés, il n'en surgit pas moins des conflits, et la cojouissance donne lieu dans plus d'un cas à de regrettables contestations. Cette confusion est d'autant plus grave qu'en Suisse les gares utilisées en commun sont nombreuses; à elles seules, nos cinq lignes principales ont 28 stations de jonction, non compris les jonctions des chemins de fer étrangers et des lignes suisses secondaires. Il est évident qu'en ce domaine l'unification administrative offre des avantages considérables au point de vue de l'économie, des transports et pour le public. Les innombrables correspondances et les exigences commerciales auxquelles les compagnies doivent satisfaire réclament une plus grande unité de direction, seule susceptible d'accélérer et d'alléger le service. Sous ce rapport, nos réseaux comparés aux grands réseaux de l'étranger sont dans un état d'indéniable infériorité.

Le *service des voitures de voyageurs* offre pour le public cet inconvénient que le personnel change après de courts trajets, suivant les réseaux des diverses compagnies. Des étrangers qui ont fait dans d'autres pays des centaines de kilomètres avec le même conducteur à qui ils n'ont eu à montrer leur billet qu'une seule fois, ont de la peine à comprendre pourquoi, pendant le trajet de Zurich à Lausanne, par exemple, il faut faire contrôler son billet après Aarau, ou Olten pour la seconde, et après Berne pour la troisième fois, un désagrément que jusqu'ici on n'est parvenu à atténuer que dans les trains de nuit. L'administration gagnera à pouvoir faire faire de longs trajets par le personnel des trains; le personnel sera réparti d'une manière rationnelle, d'où résultera une diminution de dépenses sans surmenage des employés, qui de plus, grâce à la longueur des trajets, toucheront de plus fortes indemnités de route.

Le personnel retirera les mêmes avantages de l'unification du *service de la traction.* Le personnel faisant le service des locomotives est, plus étroitement encore que le personnel du service des trains, attaché à l'exploitation de chaque réseau. Ce n'est qu'exceptionnellement, comme machines de renfort, etc., que des locomotives sont prêtées à d'autres compagnies. Le seul inconvénient qui en résulte pour le public réside dans la prolongation des arrêts à quelques gares de jonction; mais l'administration réalisera d'importantes économies quand elle pourra utiliser les locomotives à son gré. Dans le trajet de Zurich à Lausanne, que nous avons ci-dessus pris comme exemple, quatre changements de locomotives sont nécessaires, pour les parcours Zurich-Aarau, Aarau-Olten, Olten-Berne, Berne-Lausanne; deux pour le trajet relativement court Zurich-St-Gall. Il est vrai qu'à cause des pentes de certaines lignes, on ne peut pas se servir de la même locomotive pour un long parcours; mais il n'en est pas moins certain qu'il serait possible, avec la suppression des courts réseaux, d'apporter de notables améliorations dans l'emploi du personnel et du matériel.

La diversité des types de *locomotives* fournit une nouvelle preuve frappante du manque d'uniformité qui règne dans l'exploitation des chemins de fer suisses. Les lignes à voie normale ont été, en 1894, parcourues par 36 types différents de locomotives, et dans la plupart des catégories, les types présentaient encore des différences. Et pourtant, avec nos trois types de trains (express, omnibus, marchandises), trois modèles de machines pour les lignes de plaine, les lignes à pentes modérées, les lignes à fortes pentes, suffisent, ce qui donne 9 types de locomotives; il est d'ailleurs probable qu'il serait possible d'obtenir ici encore une réduction. On

ne saurait dénier que la grande diversité des types utilisés est due en partie au fait que l'on cherche toujours plus à améliorer les machines et n'est que la conséquence des progrès que l'on s'efforce de réaliser ; mais il n'est pas moins vrai que cette diversité persiste surtout parce que certaines administrations y tiennent ; en soi, elle ne se justifie pas. Il importe, si l'on veut utiliser le plus possible le personnel attaché aux locomotives, de ne pas avoir trop de types différents de machines.

Grâce à cette simplification — et abstraction faite de ses avantages purement pratiques — d'importantes économies seraient possibles : le remplacement des machines hors de service par des machines neuves se ferait à meilleur marché, les pièces de rechange pourraient être plus rationnellement utilisées, achetées moins cher, leur stock être réduit ; il serait enfin possible de simplifier les travaux d'entretien. Dans les ateliers de réparation des chemins de fer comme dans toute autre fabrique, plus le travail et la production deviennent uniformes, plus ils sont faciles et moins ils coûtent. Il va sans dire que l'Etat aussi, une fois chargé de l'exploitation, ne pourrait adopter des types uniformes que successivement, au fur et à mesure des acquisitions et des réfections de machines.

Ce que nous avons dit des locomotives est vrai aussi en ce qui concerne les *voitures et wagons*. A côté des divers types de wagons qui sont indispensables, il s'en trouve de formes et dimensions des plus variées, dont le mode de construction semble dû au hasard ; et pourtant, l'uniformité offrirait de grands avantages pour le trafic. Les améliorations qui sont constamment apportées au matériel roulant créeront, ici encore, des diversités ; toutefois, il est dans l'intérêt du public comme du personnel chargé de l'exploitation qu'au point de jonction de plusieurs lignes notamment le nombre des types de *voitures* soit aussi réduit que possible. Et dans des circonstances exceptionnelles, les compagnies trouveront plus facilement le matériel auxiliaire exigé. Un progrès notable a été à la vérité réalisé dans la formation des trains express et les compagnies s'efforcent d'arriver à une certaine uniformité ; il n'en subsiste pas moins dans l'aménagement des wagons une différence que les voyageurs ressentent désagréablement. Il faut relever que, jusqu'ici, on n'est pas encore parvenu à déterminer les lignes principales à adopter le même système d'éclairage. Le Gothard s'en tient à l'éclairage par le gaz, les autres grandes compagnies ont décidé d'introduire l'éclairage électrique. Il est certain qu'avec l'unité d'exploitation on eût bien plus rapidement obtenu un seul et même mode d'éclairage, ainsi que l'emploi des freins continus. Pour toutes ces installations, la diversité est pour les compagnies une cause de dépenses.

Un transport direct exige que les *wagons de marchandises* puissent circuler librement d'un réseau à un autre. Ce point est d'une importance telle que pour les transports internationaux, il est intervenu non seulement des conventions réglant la libre circulation des wagons de marchandises, mais encore une convention internationale sur l'unité technique dans le domaine des chemins de fer, qui, entrée en vigueur le 1er avril 1887, a introduit l'uniformité dans les pièces *de construction* les plus importantes des wagons. Jusqu'ici l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie, la Belgique, les Pays-Bas, la Roumanie et la Suisse ont adhéré à cette convention. Le plus souvent, les wagons de marchandises font de plus longs trajets sur les lignes étrangères que sur les leurs propres. Sous ce rapport les chemins de fer suisses sont naturellement dans un état d'infériorité vis-à-vis *des grandes compagnies étrangères* qui nous avoisinent; dans le transit international, c'est généralement un matériel roulant étranger qui emprunte les lignes suisses ou bien celles-ci ne forment-elles qu'une faible partie des grands transits internationaux; or, rationnellement, les marchandises doivent arriver sans rupture de charge de la gare d'expédition à la gare de destination. Dans ces conditions, il est d'une très grande importance pour les chemins de fer suisses de pouvoir utiliser dans de favorables conditions les wagons étrangers qui traversent leurs réseaux; mais il est clair qu'un réseau unique des chemins de fer suisses sera mieux placé pour faire aboutir des négociations à ce sujet qu'un certain nombre de petites compagnies. Afin d'améliorer la situation vis-à-vis de l'étranger et de faciliter autant que possible l'échange des wagons à l'intérieur, les compagnies suisses, en date du 1er janvier 1888, étendant des conventions antérieures, ont formé « *l'Association du matériel suisse à marchandises* » et rattaché à un dépôt commun tout leur matériel affecté au transport des marchandises dans le trafic interne ou avec l'étranger. Autrefois, tout wagon de marchandises une fois déchargé était renvoyé le plus vite possible et par le plus court chemin à sa gare de départ, ce qui souvent le faisait rentrer à vide; aujourd'hui, il est permis d'utiliser librement les wagons de l'Association dans le trafic interne ainsi que dans le trafic avec les lignes étrangères avec lesquelles il a été passé des conventions à cet égard. En supprimant les trajets à vide, on a obtenu une meilleure utilisation des wagons, partant, une économie dans l'exploitation. On ne saurait méconnaître les avantages que l'association a réalisés dans ce domaine. Mais d'un autre côté, le fait que les wagons de marchandises appartiennent à plusieurs compagnies distinctes oblige celles-ci à tenir beaucoup d'écritures et de comptes, pour calculer les redevances dues de part et d'autre en vertu des conventions de l'association. De plus, comme les chemins de fer sont

loin d'avoir tous la même quantité de matériel, que quelques-uns ne se sont pas encore procuré les spacieux wagons de marchandises du type nouveau, il arrive forcément que certains types de véhicules ne sont pas livrés à la libre circulation, sous prétexte que ce sont des wagons spéciaux. D'incessants conflits surgissent entre les compagnies, parce que les unes sont moins bien outillées que les autres: lorsque les wagons manquent, on se plaint de ce que les compagnies dont le matériel est insuffisant retiennent abusivement les voitures des autres entreprises pour leurs besoins, pendant que les propriétaires d'un parc important ont à subir cet inconvénient ainsi que les réclamations du commerce. Il est évident que toutes ces anomalies disparaîtraient aussitôt que le réseau suisse constituerait une unité, que tous les wagons de marchandises appartiendraient à un seul propriétaire et que toutes les redevances payées pour location de wagons seraient versées dans une seule caisse. Une fois qu'il n'y aurait plus d'intérêt financier particulier en jeu, on pourrait, dans l'utilisation des wagons, se préoccuper uniquement de bien employer le matériel et d'éviter les voyages à vide. Il est certain qu'en réduisant les transports inutiles, on obtient une économie notable. Mais le public retire de l'emploi illimité des wagons cet avantage que la pénurie des voitures, qui cause au trafic un préjudice réel, se trouve beaucoup atténuée. Ce serait certes une illusion de croire que l'exploitation par l'Etat supprimera absolument le manque de wagons. Tant que le commerce attendra jusqu'au dernier moment pour faire ses expéditions et que tous les consommateurs voudront être servis en même temps, il se produira, à certains moments, une accumulation d'expéditions dont on ne saurait venir à bout d'un coup, à moins d'avoir des réserves de wagons superflus en temps ordinaire. C'est à bon droit qu'on table sur une large moyenne et non sur des circonstances exceptionnelles. Nous n'entendons pas dire par là qu'actuellement les compagnies possèdent un matériel suffisant de wagons; elles nous fournissent elles-mêmes d'ailleurs la preuve du contraire, puisqu'elles reconnaissent qu'il n'y a pas au total assez de wagons et qu'elles discutent seulement sur le point de savoir lesquelles d'entr'elles ont à fournir les manquants et en quel délai. Il est incontestable qu'une fois le trafic centralisé entre les mains de la Confédération, il pourra être bien mieux satisfait aux légitimes revendications du commerce relatives au matériel à marchandises.

Enfin, la centralisation des *services d'économat* des diverses lignes permettrait de réaliser des économies sur tous les achats d'objets de consommation nécessaires au trafic. Ce sont là encore les avantages des commandes faites en gros à livrer d'après des types uniformes, d'une répartition régulière des délais de livraison

fixés d'avance et pour une longue durée, de l'unification dans les services de contrôle et de réception. Ce mode de faire donne d'autre part au public la garantie que l'administration de l'Etat ne laissera pas diminuer ses approvisionnements au point de mettre en péril la continuation des services lors d'évènements extraordinaires, suspension du travail dans les bassins houilliers, accidents dans les mines, transports de houille s'effectuant par eau arrêtés par la débâcle des glaces, etc.

Le service de l'économat dépense des sommes élevées, ainsi que le prouve le tableau suivant des frais que l'acquisition de matériaux a coûtés en 1894 aux cinq lignes principales:

Pour matières consommées par les locomotives et wagons	fr. 7,159,531
Pour entretien et renouvellement de ceux-ci (en majeure partie pour acquisition de véhicules et de matériaux)	» 6,732,608
	fr. 13,892,139

Il suffirait de réduire de 4 % les prix d'achat pour obtenir par exemple, une économie de 500,000 francs en chiffres ronds sur ces acquisitions.

Il résulte de ce qui précède que la centralisation de l'exploitation des chemins de fer entre les mains de la Confédération apporterait dans toutes les branches du service des *économies* importantes et des *améliorations qui sont dans l'intérêt du trafic;* dans l'état actuel, caractérisé par le morcellement des services, ces améliorations ne peuvent pas être réalisées, malgré les efforts méritoires de l'Association des chemins de fer suisses qui lutte de son mieux dans ces conditions défavorables pour arriver à l'unité technique dans l'exploitation.

Un des avantages qu'entraînera en première ligne l'administration par l'Etat réside dans les améliorations qui seront apportées aux *horaires.* Il faut reconnaître que dans ce domaine, les compagnies ont beaucoup fait pour augmenter les correspondances entre les trains; ce sont surtout les correspondances des *express internationaux,* trains du Gothard, de l'Arlberg et en dernier lieu les correspondances entre la Suisse orientale et la Suisse occidentale, qui sont en bonne voie de développement. Mais il ne faut pas oublier que l'autorité de surveillance a dû obliger les compagnies à introduire certaines de ces correspondances. On connaît l'histoire des trains de nuit dans la Suisse occidentale; comme ces trains étaient surtout à la charge de la compagnie de la Suisse occidentale, elle refusa de les introduire à moins que la Confédération, au nom de

l'administration des postes, n'assumât une part notable des frais et que les compagnies cointéressées le Central, le Nord-Est et l'Union suisse ne contribuassent à les supporter proportionnellement. Par arrêté du 1er novembre 1887, le Conseil fédéral fut obligé d'accorder à la compagnie Suisse-Occidentale et Simplon une subvention pour l'organisation de trains de nuit, subvention qui pour 7 ans se serait élevée à 280,000 francs; lors de l'approbation de la fusion, la Confédération eût eu à payer pour 1890/1893 une somme de 100,000 francs, dont remise lui fut faite, de sorte qu'elle n'a versé au total que 180,000 francs. Un procès est encore pendant à l'heure qu'il est entre le Central, le Nord-Est, l'Union des chemins de fer suisses et le Jura-Simplon au sujet de la part contributive des diverses compagnies aux frais des trains de nuit. Ce n'est donc pas à la libre initiative des compagnies qu'est due l'introduction, depuis si longtemps réclamée par le commerce de la Suisse occidentale, des trains de nuit Zurich-Genève avec correspondance pour Lyon.

Pendant l'exposition nationale de 1896 il a été organisé un train express partant de la Suisse orientale et de Bâle pour Genève; ce train a circulé du 1er juin au 18 octobre. Le Nord-Est proposa de le maintenir durant la saison d'hiver, mais il se heurta à l'opposition du Central et du Jura-Simplon et il ne fut pas donné suite à sa demande.

Il a été constaté, non sans regret, qu'il ne saurait être parlé d'une défense commune des intérêts suisses vis-à-vis de l'étranger; bien au contraire, des compagnies suisses, guidées par des motifs de concurrence, ne se sont fait aucun scrupule d'intervenir, au détriment d'une ligne suisse leur voisine, auprès d'administrations étrangères.

En ce qui concerne les express, il faut observer que leur marche est en général beaucoup moins rapide que ce n'est le cas dans les pays voisins. Alors qu'en 1895, en Suisse le maximum de vitesse était de 75 kilomètres à l'heure, il atteignait, dans le grand-duché de Bade, en Bavière et en Alsace-Lorraine 90 kilomètres et dans la France orientale 110. Pendant la saison d'été 1895, la vitesse moyenne des trains a été, selon les horaires, de 34 kilomètres à l'heure, entre Romanshorn et Genève, sur la ligne badoise Bâle-Heidelberg de 39 kilomètres, sur la ligne bavaroise Lindau-Munich de 34 kilomètres, et sur la ligne wurtembergeoise Mühlacker-Friedrichshafen de 36 kilomètres. Ces différences ne sauraient être attribuées aux difficultés qu'offre le terrain en Suisse, un motif qu'on invoque souvent; les lignes étrangères que nous venons de citer ont aussi des rampes parfois assez fortes. Les frais d'exploitation croissent avec la vitesse, ce qui est pour modérer le désir que pourraient avoir les compagnies de faire marcher leurs trains

à des allures accélérées, là où la concurrence ne l'exige pas comme c'est le cas de la ligne du Gothard qui a à lutter contre la route du Brenner.

Mais c'est surtout lorsqu'il est réclamé des améliorations dans les *services locaux* qu'on constate combien les compagnies redoutent d'augmenter leurs frais d'exploitation ; il faut emporter de haute lutte la création de tout nouveau train. Et pourtant, il serait possible de donner satisfaction au commerce sans grands frais, car pour ces trains d'intérêt local une vitesse moyenne suffit dans la règle et sur de courts trajets, il peut être organisé des trains mixtes. Ce n'est pas que nous méconnaissions les difficultés qu'il y a à donner satisfaction à tous les desiderata justifiés, car la multiplicité des embranchements du réseau suisse et des points de jonction rend l'élaboration des horaires fort difficile. Mais la mise en marche de nouveaux trains d'intérêt local serait utile à des contrées qui, écartées des voies principales, sont ici et là négligées. Une compagnie privée dessert avant tout les lignes productives et se borne à l'indispensable à l'égard des lignes secondaires qui rapportent moins : parfois même elles ne font rien de plus que le minimum prévu par les concessions, parce que la préoccupation du dividende domine tout. L'administration de l'Etat, au contraire, prend en considération le produit de tout le réseau et peut consacrer le fort excédent des recettes des grandes lignes à établir également pour les lignes peu productives les voies de communication voulues. Ce ne seront plus les intérêts des grandes villes et des siéges des administrations ni ceux du transit international qui prédomineront exclusivement; les lignes secondaires aussi bénéficieront de la sollicitude de l'administration.

L'Etat pourra aussi donner satisfaction aux plaintes fréquentes qui se font entendre au sujet du manque de place dans les wagons; il se procurera une réserve suffisante de voitures. Bien que les compagnies aient, durant les dernières années, augmenté notablement le nombre de leurs wagons de voyageurs, le chiffre de ces véhicules n'est pas encore celui qu'exige une exploitation satisfaisante

Les dépenses qu'entraînera ce mode de faire seront couvertes d'un côté par les économies qu'apportera la centralisation de toute l'exploitation, de l'autre côté, par la différence entre le produit net et le montant des intérêts du prix d'achat au taux usuel, y compris l'amortissement.

Les améliorations dont nous venons de parler profiteront tout d'abord aux voyageurs, mais il faut mentionner aussi les avantages qu'en retirera l'*administration des postes* spécialement pour le service des lettres. La nationalisation aura encore d'heureux effets sur

les relations entre les chemins de fer, les postes, le télégraphe et le téléphone. Les services des chemins de fer et des postes empiètent souvent les uns sur les autres, d'où des contestations dont le nombre diminuera lorsque les deux administrations seront placées sous la même direction supérieure. Comme autrefois on pourra confier le service des postes, du télégraphe et du téléphone aux employés des petites gares où le mouvement est restreint; on obtiendra de la sorte non seulement un emploi plus rationnel du personnel, mais aussi pour lui de meilleurs appointements, tout en diminuant les dépenses de l'administration fédérale. Une fois que l'intérêt financier de compagnies privées ne sera plus le motif prédominant, il deviendra moins difficile d'aménager dans les gares les locaux nécessaires pour le servicedes postes et de la douane On sait que souvent le public se plaint à bon droit de l'insuffisance et des défectuosités des installations actuelles. Souvent, il faut, même pour les express internationaux, maintenir à de petites gares frontière la visite de la douane avec tous ses désagréments, cela parce qu'à la gare principale, point terminus du train, les locaux nécessaires manquent et que la compagnie conteste être tenue d'en établir à l'intérieur du pays; nous rappelons ici la visite de douane qui se fait à Delle pour les trains de nuit de Bâle à Paris. Une administration unique pourra sous ce rapport aussi améliorer bien des choses.

Ce ne sera pas seulement le public qui a affaire aux compagnies qui profitera des avantages de l'exploitation des chemins de fer par la Confédération; la situation *du personnel* s'en trouvera notablement améliorée. Il y a peu de temps encore, les employés des compagnies étaient engagés en vertu de conventions qui pouvaient être dénoncées en tout temps, moyennant un avertissement de deux ou trois mois. Le droit de résiliation était stipulé en faveur de chacune des parties également, mais, de fait, l'employé dépendait du bon plaisir de l'administration, qui pour chaque place à repourvoir voyait s'inscrire beaucoup de concurrents, tandis que l'employé, surtout l'employé ayant un grand nombre d'années de service, ne trouvait que difficilement de l'occupation. Mais la situation des employés s'est améliorée ensuite des conventions passées le 28 février 1896 entre les représentants des compagnies et des employés, sous la présidence du Département fédéral des Chemins de fer. Cet accord, dont le point de départ fut le mouvement en faveur de l'amélioration des salaires, prévoit, conformément aux principes réglant la situation des fonctionnaires publics, que l'engagement est contracté pour une durée déterminée, soit une période de six ans et que le congé ne peut être donné en dehors de ce terme que pour négligence grave dans le service.

Abstraction faite de ce que, en droit, les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues de maintenir à l'avenir le système actuel, elles, administrations privées, ont vis-à-vis de leur personnel un pouvoir disciplinaire que d'autres entreprises commerciales n'ont pas. L'ordre qui doit régner dans l'exploitation et la sécurité du trafic exigent absolument le maintien d'une discipline sévère et il serait très dangereux de la laisser se relâcher ; il n'en est pas moins vrai que l'opinion publique voit à regret des administrations privées disposer d'un pouvoir disciplinaire aussi étendu que celui qu'exige le service des chemins de fer ; le fait qu'un aussi grand nombre d'employés sont sous la dépendance de simples particuliers peut avoir de graves conséquences. Le nombre des employés et ouvriers des cinq lignes principales était de 21,209 en 1894 [1]). On redoute que cette armée d'employés ne devienne politiquement un danger ; or, répondrons-nous, jamais il n'a pu être sérieusement prétendu que les fonctionnaires et employés de l'administration des postes et des télégraphes, dont le nombre est déjà grand, dépendent de leurs supérieurs en matière politique. En ce qui concerne l'accomplissement du service, une fois que les employés, en leur qualité de fonctionnaires de l'Etat, auront le droit de recourir auprès des autorités supérieures, ils seront mieux protégés contre les mesures arbitraires que ce n'est le cas aujourd'hui, où les instances de recours dépendent d'une entreprise privée. Le contrôle public exercé sur l'administration des chemin de fer par l'Etat est le plus propre à prévenir les abus.

D'autre part, il ne faut pas oublier que plus de la moitié des 21,209 personnes au service des chemins de fer n'est pas au bénéfice des conventions réglant la situation des employés à poste fixe ; elle est composée des « ouvriers » qui peuvent être congédiés moyennant un congé donné une semaine ou quinze jours d'avance. A l'exemple d'autres chemins de fer d'Etat, l'administration fédérale aura soin de faire passer le plus grand nombre possible d'ouvriers de chemins de fer, dont la situation n'a rien de stable, dans la classe des employés à poste fixe, qui, outre une position assurée, ont droit aux caisses de secours (caisses de retraite et de secours).

Quant *aux traitements du personnel*, on connaît les événements qui, au printemps de 1896, ont occupé l'opinion publique lors du mouvement en faveur de l'augmentation des salaires. Les compagnies privées sont naturellement enclines à réduire dans la mesure du possible les frais de personnel ; toutes ont notamment pour règle

---

[1]) Statistique des chemins de fer suisses pour 1894, 120.

de fort bien rétribuer certaines fonctions supérieures et en revanche, d'économiser sur les salaires des emplois inférieurs, qui, étant le grand nombre, constituent la dépense la plus forte. Les frais de personnel forment, en effet, une notable partie des frais d'exploitation proprement dits; en 1894, ils se sont élevés pour les 14,352 employés (les ouvriers non compris) des cinq compagnies principales aux sommes ci-après:

Administration générale	fr. 2,023,134
Entretien et contrôle de la voie . . .	» 3,584,994
Service des marchandises et des voyageurs .	» 13,976,495
Service de la tractio	» 5,682,611
	fr. 25,267,234

soit le 51,13 % des frais totaux, en 49,417,154 francs. [1])

L'Etat ne s'inspirera pas uniquement du côté financier de la question; il veillera à ce que tout employé et ouvrier ait un salaire suffisant. Il n'y aura pas de différences entre les salaires suivant les lignes desservies; les inégalités qui proviennent de la situation financière des compagnies et non de conditions locales — cherté plus ou moins grande de la vie, etc. — disparaîtront. Il est hors de doute que cette égalisation n'aura nullement pour conséquence une diminution des salaires actuels. La réduction du personnel, dont nous avons parlé ci-dessus, fournira les ressources nécessaires pour couvrir le surplus des dépenses que nécessitera l'égalisation des salaires. Remarquons toutefois que la réduction du personnel s'obtiendra sans congés donnés en masse, donc sans suppression de salaires, mais en pourvoyant au fur et à mesure aux emplois vacants. Avec un personnel aussi nombreux, les mutations sont, on le sait, assez fréquentes pour que l'égalité des salaires puisse être obtenue en un court délai, pendant lequel les nominations nouvelles diminueront tout naturellement.

L'exploitation par l'Etat mettra fin aux réclamations que soulève l'application imparfaite de la loi fédérale sur la durée du travail des employés de chemins de fer et d'autres entreprises de transport, du 27 juin 1890. On sait que l'application de cette loi s'est heurtée à une vive résistance de la part de plusieurs entreprises et qu'il a fallu l'énergique action de l'autorité de surveillance pour obtenir peu à peu le respect des prescriptions légales; l'Assemblée fédérale a été renseignée sur ce point par de nombreux rapports du Conseil fédéral. Ici encore, ce sont des considérations

[1]) Statistique des chemins de fer suisses pour 1894, 100/105.

financières qui ont causé l'attitude des compagnies récalcitrantes; l'exploitation par l'Etat améliorera, sous ce rapport aussi, la situation des employés.

Il est certain que la Confédération, en ce qui concerne les *caisses de retraite,* n'assurera pas aux employés de chemins de fer des conditions moins favorables que ne l'ont fait les compagnies. Elle peut assumer cette obligation sans avoir à se préoccuper des conséquences financières: les contributions ordinaires que les compagnies ont versées à ces fonds sont comptées comme dépenses d'exploitation lors de la fixation du produit net déterminé selon les concessions; pour la Confédération, il n'y aura donc pas de ce chef de frais à supporter. En ce qui concerne les contributions extraordinaires destinées à couvrir les déficits des caisses de retraite occasionnés par le paiement des assurances, ce sera aux compagnies à combler ces manquants lors des opérations de rachat et la Confédération n'aura pas à intervenir financièrement pour régulariser l'état de ces caisses. Mais il est fort important pour les employés d'avoir, au lieu des contributions annuelles que les compagnies s'engagent à verser pour couvrir le déficit, un fonds d'amortissement porté au chiffre fixé par les comptes. L'Etat aura aussi à vouer sa bienveillante sollicitude aux *caisses d'assurance contre la maladie* fondée par *les ouvriers de chemins de fer;* ces caisses, en effet, n'ont pas atteint le degré de développement voulu en comparaison des caisses de secours des employés dont on s'est occupé davantage.

b.

Tarifs.

L'amélioration des tarifs, qui ne manquera pas de se produire quand les chemins de fer seront nationalisés, fait concevoir de grandes espérances. Il est hors de doute que l'Etat est mieux en mesure que les compagnies d'effectuer les réformes de tarifs désirées. En effet, comme on l'a montré ailleurs, l'Etat, en exploitant les chemins de fer, n'aura pas exclusivement pour but de faire le plus de bénéfices possible, mais, une fois payés les intérêts et l'amortissement du capital affecté au rachat, il pourra consacrer une partie au moins de l'excédant à une réduction des tarifs. Il aura soin d'ailleurs de procéder avec une grande circonspection, afin de maintenir l'équilibre entre les recettes et les dépenses et de faire qu'entre ses mains les chemins de fer ne cessent de se développer normalement.

Aussi avons-nous fait soigneusement étudier les questions les plus importantes relatives à la réforme des tarifs, et, nous fondant notamment sur un rapport de M. le Dr Eugène Escher, ancien président de la direction du Nord-Est, nous sommes à même d'exposer les tâches que la Confédération nous paraît avoir à remplir dans ce domaine.

Nous mentionnerons tout d'abord l'établissement de *tarifs uniformes* sur tout le réseau des chemins de fer nationalisés. Cette uniformité existe déjà sur les chemins de fer suisses à voie normale, en ce qui concerne les *prescriptions réglementaires* pour les tarifs des transports de tout genre, transport des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises. Ces dernières sont en outre classées d'une manière uniforme ; toutes les lignes ont le même nombre de classes et taxent les marchandises d'après les mêmes principes. Ne font exception à cette règle que certains tarifs réduits pour un nombre restreint de marchandises, et encore n'existent-ils que sur quelques lignes. Les *taxes* sont également uniformes pour les *bagages* et les *animaux vivants*, pour certaines collectivités de voyageurs (sociétés et écoles), ainsi que pour certaines marchandises bénéficiant de *tarifs exceptionnels*, notamment pour les *céréales*.

En revanche, les taxes pour le transport ordinaire des *voyageurs* et des *marchandises* diffèrent, et souvent d'une manière considérable. Ces différences ne pourront subsister après la nationalisation, étant contraires notamment à l'établissement, réclamé à bon droit, de tarifs *clairs*, d'une *compréhension* et d'une *application faciles*. En maintenant les taxes existantes, on serait obligé, pour le trafic entre les réseaux de deux ou plusieurs lignes à taxes différentes, de calculer les tarifs par stations, et, pour le trafic à l'intérieur d'un réseau, d'établir également un grand nombre de règles. Les tarifs des marchandises resteraient donc compliqués et peu clairs, chaque nouvelle ligne, comme ce fut le cas jusqu'ici, augmenterait cette complication, et le travail qu'exigerait chaque fois la conversion de ces nombreux tarifs rendrait bien difficile la réforme projetée.

Indépendamment de ces défauts de forme, plus gênants pour les compagnies que pour le public, on ne saurait admettre que sur les chemins de fer de l'Etat, les *mêmes* services soient rétribués *différemment*, suivant que la voie utilisée appartenait précédemment à telle ou telle compagnie. Le trafic, après la nationalisation, ne doit plus souffrir des inconvénients résultant de la variété des concessions et des satisfactions différentes données par les compagnies aux vœux et aux intérêts du public. Sur le réseau des chemins de

fer de l'Etat, seules des circonstances particulières, des pentes, par exemple, exceptionnellement fortes, peuvent justifier des différences de taxes ; autrement, c'est un principe d'égalité qui doit faire règle. Ainsi, l'unique question à examiner c'est de savoir comment on parviendra le mieux à établir l'uniformité des tarifs, et tout d'abord pour les réseaux du *Jura-Simplon*, du *Central*, du *Nord-Est* et de l'*Union suisse*.

a. Tarifs des voyageurs.

1. Tarifs normaux.

Les diverses taxes fixes pour les tarifs de personnes se trouvent indiquées dans le tableau suivant :

Désignation des compagnies et des lignes.	Longueur des lignes.	Par kilomètre en centimes.						Rabais en % sur la taxe simple.		
		Simple course.			Aller et retour.			Double course.		
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
Jura-Simplon (sans le chemin de fer du Brünig) .	922	10,4	7,3	5,2	16,64	11,68	8,32	20	20	20
Chemin de fer du Brünig:										
Brienz-Alpnachstad .	45	20,0	15,0	6,0	32,0	24,0	9,6	20	20	20
Alpnachstad-Lucerne	13	10,0	7,0	5,0	16,0	11,2	8,0	20	20	20
Central	321	10,75	7,5	5,375	16,125	10,0	6,45	25	33 1/3	40
Sud de l'Argovie . .	58	10,4	7,3	5,2						
1—12 km.					16,64	11,68	8,32	20	20	20
13 km. et suivants					15,6	10,4	7,3	25	28,8	29,8
Nord-Est (sans les parcours ci-après désignés) . . .	643	10,4	7,3	5,2						
1—12 km.					16,64	11,68	8,32	20	20	20
13 km. et suivants					15,6	10,4	7,3	25	28,8	29,8
Glaris-Lintthal . . .										
Niederglatt-Otelfingen .										
Dielsdorf-Niederweningen . .	42	10,0	7,0	5,0	16,0	11,2	8,0	20	20	20
Ziegelbrücke-Näfels .										
Schaffhouse-Feuerthalen .										
Bötzberg avec Koblenz-Stein	84	10,4	7,3	5,2						
1—12 km.					16,64	11,68	8,32	20	20	20
13 km. et suivants					15,6	10,4	7,3	25	28,8	29,8
Union suisse	279	10,75	7,5	5,375	17,2	12,0	8,6	20	20	20
	2407									

Note. Pour plus de clarté, les taxes de l'Union suisse ont été également indiquées par kilomètres; mais en réalité son tarif des voyageurs repose sur l'ancienne taxation par lieues. La conversion exacte de ces taxes par lieues en taxes kilométriques, dans le rapport de 1 : 4,8, donnerait des taxes un peu inférieures, savoir:

10,4 7,3 5,2 16,64 11,68 8,32

Il faut toutefois y ajouter un supplément, car sur les chemins de fer de l'Union suisse les distances métriques s'arrondissent par l'addition de la demi-lieue et non pas seulement du kilomètre suivant, comme sur les autres lignes. D'après un calcul présenté par la compagnie du Central au Département fédéral des Chemins de fer, les taxes sont, de ce fait, augmentées en moyenne de 3 pour cent.

Il résulte de ce tableau que pour 1707 kilomètres sur 2407 en tout, les taxes pour simple course concordent; des 700 kilomètres restants, 45 dont les taxes sont les plus élevées, représentent la section Brienz-Alpnachstad de la ligne du Brünig; 600 composent les chemins de fer du Central et de l'Union suisse; seules les sections du Nord-Est et de la ligne du Brünig soumises à ce qu'on appelle la concession normale ont des taxes plus basses que les 1707 kilomètres en question; elles comptent actuellement 55 kilomètres.

On ne saurait adopter pour les 1762 autres kilomètres les taxes plus élevées du Central et de l'Union suisse, mais rien n'empêche, en vue de l'unification, d'appliquer les taxes des

		I.	II.	III.
1707 km. à	centimes	10,4	7,8	5,2
aux 55 » »	»	10,0	7,0	5,0

Aujourd'hui déjà, dans les gares des sections soumises à la concession normale, les taxes supérieures sont appliquées par le Nord-Est à tous les billets pour une destination située au-delà de ces sections, et, sur la ligne du Brünig, le double arrondissement de la distance et de la taxe pour les trajets dépassant Alpnachstad contrebalance dans la plupart des cas l'avantage des taxes fixes moins élevées. Pour le reste du trafic sur les sections soumises à la concession normale, l'adoption de taxes d'aller et retour beaucoup plus modérées sera une compensation plus que suffisante de la légère augmentation des taxes de simple course, car dans le trafic interne les billets d'aller et retour sont de beaucoup les plus nombreux. En ce qui concerne la ligne du Brünig, il faut remarquer en outre que les taxes pour Brienz-Alpnachstad sont environ deux fois plus fortes en I^re^ et en II^me^ classe, et, en III^me^ classe, de presque 20 % plus élevées que pour le parcours dans la vallée; cette différence n'est justifiée que pour la section à crémaillère Meiringen-Giswyl; pour les sections Giswyl-Alpnachstad et Meiringen-Brienz, soit 29 kilom., on adoptera les taxes normales, tant pour la simple que pour la double course.

Parmi les autres *taxes d'aller et retour*, ce sont celles de l'Union suisse résultant de la conversion des taxes par lieue en taxes kilométriques, qui sont les plus élevées; on se gardera naturellement d'adopter ces taxes surannées. Pour la majorité des autres lignes, les taxes sont

		I.	II.	III.
par km., de	centimes	16,64	11,68	8,32

Pour le Nord-Est, le Sud de l'Argovie et la ligne du Bötzberg le taux indiqué n'est admis que pour les 12 premiers kilomètres. Ont des taxes plus modérées

	Km.	I. par km. en centimes.	II.	III.
les lignes de la concession . .	55	$16_{,0}$	$11_{,2}$	$8_{,0}$
le Nord-Est, le Sud de l'Argovie et la ligne du Bötzberg (à partir de 13 km.)	785	$15_{,6}$	$10_{,4}$	$7_{,3}$
le Central	321	$16_{,123}$	$10_{,0}$	$6_{,45}$

Bien qu'ici les taxes les plus faibles ne soient admises que pour la moindre partie de ces lignes, ce sont ces taxes néanmoins qui devront être adoptées, car on ne saurait augmenter les tarifs pour des contrées d'une étendue assez considérable. Les taxes d'aller et retour les plus modérées sont celles qui ont été appliquées par le Central dès le 1er janvier 1896, sauf en ce qui concerne la Ire classe, qui, à partir de 13 km. est à meilleur marché sur le Nord-Est. La raison que donne le Central pour maintenir à un taux élevé le tarif de la Ire classe, est que la plupart du temps elle est utilisée par des touristes qui, dans le choix de la classe, ne regardent pas au prix. Aussi longtemps, répondrons-nous, qu'il y aura des voitures de Ire classe sur les lignes les plus importantes, il est à désirer qu'on en use plus largement. Ainsi donc pour les réseaux réunis du Jura-Simplon, du Central, du Nord-Est et de l'Union suisse, à l'exception de la section de montagne Giswyl-Meiringen, on adoptera les taxes d'aller et retour suivantes par kilomètre de simple course:

I.	II.	III.
$15_{,6}$	$10_{,0}$	$6_{,45}$ centimes.

Cette application à tout le réseau des taxes d'aller et retour du Central facilitera considérablement le trafic, d'autant plus que les billets d'aller et retour sont de beaucoup les plus nombreux. Les rapports annuels pour 1894 accusent en effet les pourcentages suivants:

	Simple course.	Aller et retour.
Jura-Simplon . . .	$26_{,87}$ %	$37_{,00}$ %
Central	$20_{,33}$ %	$40_{,67}$ %
Nord-Est	$21_{,50}$ %	$54_{,86}$ %
Union suisse . . .	$22_{,31}$ %	$63_{,97}$ %

Le nombre des billets d'aller et retour est donc deux fois plus grand que celui des billets simples.

2. Tarifs exceptionnels.

A côté du tarif normal des voyageurs il y a les tarifs exceptionnels, dont l'importance est très grande. En 1894, les compagnies ci-après désignées ont expédié, aux taux de ces tarifs, les fractions suivantes du trafic total :

Jura-Simplon	$36,_{63}$ %
Central	$39,_{00}$ %
Nord-Est	$23,_{64}$ %
Union suisse	$13,_{72}$ %

(Ce dernier chiffre est trop bas, les relevés statistiques de l'Union suisse n'étant pas faits de la même manière que ceux des autres compagnies, autrement le chiffre en question approcherait de celui du Nord-Est.)

Parmi les tarifs exceptionnels, celui pour les *sociétés* et *écoles* est commun à toutes les lignes. Les taxes d'aller et retour qu'on se propose d'introduire le surpasseraient encore en bon marché pour les sociétés de 16 à 120 personnes, jusqu'à une distance de 50 kilomètres ; au reste, il y a lieu de le maintenir en l'adaptant aux nouvelles taxes d'aller et retour. Quant au résultat financier de l'abaissement de ce tarif, il sera peu considérable, en particulier pour les *transports militaires*, *d'indigents*, *de police*, les billets *combinés*, les billets *circulaires à parcours déterminé*, et les billets *d'employés*, dans tous ces cas, les taxes sont, règle générale, dérivées de celles de simple course.

Pour les billets du dimanche délivrés par le Jura-Simplon, avec un rabais de 30 % sur deux fois la taxe de simple course, billets utilisés par $12,_{27}$ % des voyageurs, ils seront supprimés, les billets ordinaires d'aller et retour devant coûter moins cher encore.

	IIme classe.	IIIme classe
Billets du dimanche	$5,_{11}$	$3,_{64}$
Nouveaux billets d'aller et retour .	$5,_{0}$	$3,_{225}$

Quant aux abonnements pour ouvriers, à un prix si minime, introduits par le Central et le Jura-Simplon, on sera obligé, pour des raisons sociales, de les étendre à tout le réseau, bien qu'il doive en résulter une perte. Ils élargissent le cercle où l'ouvrier peut utiliser sa force de travail, et tendent à prévenir l'entassement de la population dans les centres d'activité industrielle. De même, on maintiendra les *abonnements à moitié prix* qui répondent au vœu,

souvent exprimé, des négociants, et quant aux *abonnements personnels* de 3, 6 et 12 mois, on introduira partout ceux qui sont aujourd'hui à meilleur marché, savoir ceux du Nord-Est, malgré la perte qui devrait en résulter.

b. Tarifs des marchandises.

1. Tarifs normaux.

Les taxes fixes des tarifs de marchandises actuellement en vigueur se trouvent indiquées dans le tableau suivant:

Taxes fixes des tarifs actuels de marchandises, pour 100 kg. en centimes.

	Grande vitesse.	Colis de détail.		Chargements complets.							
				Classes générales.		Tarifs spéciaux.					
						I		II		III	
		1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
I. Frais d'expédition.											
a. Jura-Simplon, Central, Sud de l'Argovie, Union suisse:											
1 à 20 km.	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6
21 à 39 km., supplément par km.	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
40 km. et au-delà	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10
b. Nord-Est, ligne du Bötzberg et Koblenz-Stein:											
1 à 20 km.	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6
21 à 29 km., supplément par km.	0,9	0,5	0,5	0,75	0,75	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
30 km. et au-delà	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10
II. Taxes de section par kilomètre.											
a. Jura-Simplon, Central, Sud de l'Argovie, Union suisse.	3,4	1,7	1,35	1,35	1,25	1,1	0,95	0,95	0,8	0,8	0,5
b. Nord-Est, ligne du Bötzberg et Koblenz-Stein	3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42

Les marchandises qu'on est tenu d'expédier à grande vitesse doivent payer la taxe de grande vitesse. Celles qui ne sont point mentionnées dans la classification des marchandises, rentrent dans la première classe des colis de détail, si elles sont remises comme colis de détail, et dans les classes A et B de wagons complets, si elles sont remises en wagons complets de 5000 ou 10,000 kilos. Quant aux marchandises spécifiées dans la classification, elles sont rangées dans la deuxième classe des colis de détail ou, quand elles sont remises par wagons complets, dans un des tarifs spéciaux I, II et III, et l'une des subdivisions *a* et *b* pour les wagons complets de 5000 ou de 10,000 kilos. En vue de leur classement entre les différents tarifs, on a consulté, outre leur valeur intrinsèque, leur importance industrielle ou économique. Pour un grand nombre de marchandises ce ne sont pas les taxes fixes qu'on applique, soit qu'il existe des tarifs exceptionnels, soit qu'en raison de la concurrence, on ait admis certaines dérogations aux tarifs normaux.

Bien que les taxes élevées du Jura-Simplon, du Central et de l'Union suisse soient de règle pour 1638 kilomètres, on introduira partout les taxes plus basses du Nord-Est qui ne sont admises aujourd'hui que pour 769 kilom., car, dans l'unification des taxes de marchandises on ne peut songer à hausser les tarifs pour la Suisse orientale. En revanche, les autres lignes prendront à leur charge les frais d'expédition, car pour des distances de 21 à 39 kilom., ces frais sont moins considérables sur ces lignes que sur le Nord-Est. Grâce à la réduction des taxes, il résultera de ce système d'importants avantages pour le trafic.

2. Tarifs exceptionnels.

Comme on l'a fait remarquer déjà, il y a aujourd'hui un grand nombre de marchandises auxquelles s'appliquent des tarifs exceptionnels. C'est ce qu'on ne pourra pas davantage éviter lors de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. En revanche, on ne sera pas forcé de faire subir aux tarifs normaux les réductions de taxes qu'entraîne l'existence de taxes inférieures sur d'autres lignes suisses plus courtes ou ayant soit des taxes fixes moins élevées, soit des tarifs exceptionnels pour certaines marchandises. Quand sur tout le réseau, il y aura des taxes fixes uniformes, les taxes les plus faibles répondront naturellement à la route la plus courte et l'Etat n'aura plus aucun motif de recourir à des réductions de taxes pour détourner artificiellement les marchandises de lignes plus courtes sur des lignes plus longues. On ne les transportera plus, à prix réduit, souvent minime, par des voies indirectes ; on pourra leur tracer un itinéraire excluant tous frais inutiles et augmentant

par suite le rendement net de la ligne. Si, par exception, le service exigeait que l'on fît faire un détour à des marchandises, il n'y aura pas lieu pour cela d'appliquer des tarifs particuliers ; une simple instruction suffira, et ces dispositions prises, non point à raison de la concurrence, mais uniquement dans l'intérêt de l'exploitation, pourront être rationnelles.

On sera contraint, il est vrai, d'établir dans une large mesure des tarifs exceptionnels, à cause de la concurrence des lignes du dehors. Cette concurrence existe pour les gares suisses que relient, entre autres, des lignes étrangères, par exemple Bâle-Schaffhouse, Schaffhouse-Constance. Elle est plus forte encore entre les gares suisses et les gares étrangères en communication par diverses routes dont les unes sont pour l'étranger plus longues que d'autres ; par exemple, de Mannheim à St-Gall, les transports peuvent entrer en Suisse à Bâle déjà, ou à Constance ou seulement à Rorschach. Si les taxes étrangères sont plus basses et obligent ainsi notre pays à réduire les siennes sur les routes qui lui sont favorables, c'est que les routes défavorables à la Suisse sont plus courtes; c'est aussi que les tarifs étrangers pour marchandises reposent sur des taxes fixes moins élevées ou admettent certaines marchandises dans des classes moins chères. Mais les tarifs peuvent être intentionnellement abaissés sur les routes avantageuses à l'étranger, à moins qu'une convention avec les lignes étrangères ne stipule que les compagnies ont réciproquement à tenir compte de leurs intérêts mutuels.

L'administration des chemins de fer d'Etat tiendra compte de ces circonstances et réglera les tarifs en conséquence comme font aujourd'hui les chemins de fer privés, autrement elle n'aurait pas de transports à effectuer, ou du moins sur de courtes distances seulement.

La concurrence n'est pas la seule cause qui nécessite l'établissement de tarifs exceptionnels ; certaines considérations générales de nature commerciale l'exigent également ; on favorisera ainsi l'échange des marchandises qui ont une importance économique, et l'on accordera à nos produits les avantages dont les lignes étrangères font bénéficier certaines industries de leurs pays, en vue notamment de faciliter l'exportation ; il faudra tenir compte du mode particulier de transport de certaines marchandises, mode dérogeant aux dispositions générales, et, en ce qui concerne le trafic international de transit, faire en sorte que la route suisse soit plus apte à soutenir la concurrence. C'est dans ce domaine précisément que les chemins de fer d'Etat pourront rendre de plus grands services que n'en ont rendus jusqu'ici les chemins de fer privés, d'autant plus que les pays étrangers qui ont adopté le sys-

tème des chemins de fer d'Etat s'efforcent toujours davantage, par des concessions commerciales, de faire servir leur ligne au développement de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

On maintiendra donc les tarifs exceptionnels communs à toutes les voies normales, quitte à les développer et à les perfectionner. Au nombre des perfectionnements à y apporter, il faut ranger l'adoption d'un tarif proportionnel pour les blés en chargements complets. L'importance d'un tarif de ce genre ressort des données suivantes extraites des rapports annuels pour 1894 :

	Total des marchandises expédiées.	Blés.	% du total.
	Tonnes.	Tonnes.	—
Jura-Simplon .	2,086,516	200,957	9,6
Central . .	1,730,851	118,307	6,8
Nord-Est . .	2,439,794	212,824	8,7
Union suisse .	924,456	142,238	15,4
	7,181,617	674,326	9,4

Les tarifs exceptionnels qui n'existent que pour certaines lignes ou ceux encore qui n'ont pas de conditions de transport ou de taxes uniformes devront être unifiés en conformité des dispositions existantes les plus favorables ; par exemple, les importants *tarifs pour les pierres* (pierres brutes ou taillées, briques, ciment, chaux, etc.).

Parmi les tarifs exceptionnels pour certaines relations entre gares, il faut mentionner, entre autres, les *tarifs de transit* entre les gares-frontières de l'Est et de l'Ouest, qui ont pour but notamment d'attirer le plus possible sur la route suisse le trafic entre l'Autriche-Hongrie et la France.

* * *

Si l'on comprend dans la nationalisation le chemin de fer du Gothard, dont le terme de rachat expire six ans plus tard que celui des quatre compagnies de chemins de fer dont il a été question jusqu'ici, on examinera jusqu'à quel point il convient de lui appliquer les mêmes tarifs.

a. Tarif des voyageurs.

Les taxes du Gothard, à l'exception de la section Cadenazzo-Pino soumise à la concession normale, sont en centimes, par kilomètre de tarif :

Simple course.			Aller et retour.		
I.	II.	III.	I.	II.	III.
$10,_{416}$	$7,_{291}$	$5,_{208}$	$16,_{666}$	$11,_{666}$	$8,_{333}$

Après la réduction des taxes d'aller et retour prévue pour l'époque où s'ouvriront les affluents du Nord (rabais porté en I^re^ classe à 25 %, en II^me^ classe à 30 % et en III^me^ classe à 35 %), ces taxes seront les suivantes :

Simple course.			Aller et retour.		
I.	II.	III.	I.	II.	III.
$10,_{416}$	$5,_{291}$	$7,_{208}$	$15,_{624}$	$10,_{207}$	$6,_{770}$

Ainsi l'adoption des taxes prévues pour tout le réseau profitera aussi aux voyageurs du Gothard, en I^re^ et en III^e^ classe, s'il s'agit de la simple course, et dans toutes les classes, s'il s'agit de l'aller et retour. Cette unification ou abaissement des tarifs est parfaitement justifiée, car, si en raison des pentes exceptionnelles, les frais de transport sont plus considérables sur le Gothard que sur les autres lignes, cette différence est suffisamment compensée par les suppléments pour sections de montagne, qui s'élèvent aujourd'hui à 75 % des distances effectives, et, après l'ouverture des lignes d'accès du Nord, seront réduits à 60 %. En ce qui concerne les *tarifs exceptionnels*, il y a lieu également d'adopter les principes établis pour les quatre autres lignes, en appliquant ici aussi les distances de tarif formées en ajoutant aux distances effectives un certain nombre de kilomètres.

b. Tarif des marchandises.

Pour les quatre autres lignes on prévoit les taxes fixes ci-après indiquées :

	Grande vitesse.	Colis de détail.		Chargements complets.							
				Classes générales.		Tarifs spéciaux.					
						I.		II.		III.	
		I	2	A	B	a.	b.	a.	b.	a.	b.
	Taxes par 100 kg. en centimes.										
I. Frais d'expédition :											
1 à 20 km.	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6
21 à 39 km. Suppl. par km.	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
40 km. et plus	27	15	15	15	15	10		10	10	10	10
II. Taxes de sections par kilomètres effectifs	3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42
Trafic entre l'Allemagne et l'Italie	2,77	Taxes spéciales en conformité de la convention entre les Etats.		0,93	0,74	0,62	0,56	0,62	0,43	0,5	0,3
Trafic entre la Suisse et l'Italie .	2,72			0,33	0,74	0,62	0,56	0,62	0,43	0,5	0,33
Autre trafic	3,4	1,7	1,35	1,15	1,0	0,9	0,75	0,8	0,6	0,65	0,4

Le chemin de fer du Gothard a les mêmes frais d'expédition et les taxes de sections suivantes par kilomètre de tarif :

Pour les deux premiers trafics les kilomètres de tarifs sont formés en ajoutant aux distances effectives 64 km. pour le trafic passant par Chiasso et 50 km. pour celui qui passe par Pino; pour l'autre trafic on ajoute à la longueur effective (91 km.) de la section Erstfeld-Biasca 68 km., et aux 27 km. de Giubiasco à Lugano 15 km.

Il résulte de ce tableau que le chemin de fer du Gothard doit compter avec les dispositions exceptionnelles contenues dans la convention avec l'Allemagne et l'Italie touchant la construction du Gothard, dispositions relatives au trafic entre ces Etats; compter aussi, en ce qui concerne le trafic international de transit, avec la concurrence que lui font les chemins de fer du Brenner et du Mont-Cenis et la mer; compter enfin, par suite des réductions de taxe accordées à ce trafic, avec la nécessité de maintenir les taxes pour le trafic indigène à un taux plus bas que les autres chemins de fer suisses, afin d'atténuer le contre-coup des unes sur les autres. En outre, en 1894, le Gothard a transporté à des taxes exceptionnelles, 62,23 % de son trafic des marchandises. Dans ces conditions on ne peut lui appliquer les taxes fixes plus élevées proposées pour les quatre autres lignes; et si les taxes du Gothard pour son trafic avec la Suisse étaient adoptées pour ces lignes, tous leurs tarifs pour le trafic à charge complète seraient abaissés de telle sorte que la perte qui en résulterait serait décidément par trop considérable.

On ne remédierait même point par là à la complication de tarif qui existe aujourd'hui pour le Gothard, car les tarifs spéciaux, plus bas encore pour le trafic avec l'Italie, doivent subsister. Ainsi donc, même dans le cas où les chemins de fer seraient nationalisés, les tarifs du Gothard pour les marchandises devront être en général conservés.

* * *

Il est de la plus grande importance de savoir quelle influence auront sur les *recettes* les *modifications* qu'on se propose d'apporter aux tarifs.

Une enquête faite d'après la statistique commune du trafic des voyageurs, de 1889, publiée par l'Union suisse, a donné les résultats suivants touchant le trafic de voyageurs.

Le rendement total du Jura-Simplon, du Central, du Nord-Est et de l'Union suisse accuserait une diminution de 9,4 %, ou, à prendre pour base les recettes de 1894, de 2,855,044 francs. Pour le Gothard, la diminution pour 1894, s'élèverait à 218,618 francs, soit 4,2 %, et pour toutes les cinq lignes à 3,073,662 francs, soit 8,65 % ; ce qui montre quelle peut être la portée financière de réductions de taxes même modérées pour un réseau aussi étendu que celui des chemins de fer à nationaliser, et quelle nécessité il y a de procéder avec la plus grande circonspection aux réformes de tarifs. D'autre part, il est certain que ce déficit *diminuera promptement par suite de l'augmentation du nombre des*

voyageurs, et l'on peut espérer qu'il *suffira de peu d'années pour le couvrir entièrement.* En effet, de 1889 à 1894, l'augmentation du trafic pour les cinq lignes mentionnées a été en moyenne de 692,372 francs par an, de sorte qu'une période de cinq ans suffirait à combler le déficit. Mais en adoptant les taxes proposées on peut compter en outre sur une *augmentation extraordinaire;* l'expérience montre en effet que le mouvement des voyageurs est particulièrement sensible aux variations de tarif et que des réductions un peu importantes de taxes, notamment quand elles profitent au trafic local, qui se sert surtout de billets d'aller et retour et d'abonnements, et à la III^me^ classe, qui est celle qu'on utilise le plus, entraînent presque immédiatement une augmentation du trafic. Quand le Jura-Simplon et le Central ont introduit les billets d'ouvriers, le nombre des courses d'abonnement est monté, de 1890 à 1894, au 8,4 % soit au 16,01 % du trafic total. Quand le Nord-Est, le 1^er^ juillet 1871, augmenta le rabais sur les billets d'aller et retour de 20 % à 35 % pour les distances de moins de 8 lieues, et à 40 % pour les distances plus considérables, le produit de ces billets, de 1868 à 1873, deux années où rien d'anormal n'influa sur le trafic, s'éleva de 3,179 à 4,819 francs par kilomètre, s'accroissant ainsi de 51,39 %, sans que le rendement des billets simples et des autres billets diminuât. Pour le chemin de fer Zurich-Zoug-Lucerne, le produit des billets d'aller et retour augmenta même de 77,1 %, et pour la ligne Bülach-Regensberg de 60,84 %. Dans la période mentionnée, le rendement des billets d'aller et retour augmenta en moyenne de 10,28 % par an pour le noyau du Nord-Est, de 15,4 % pour le Zurich-Zoug-Lucerne, et de 12,06 % pour la ligne Bülach-Regensberg.

Sur les chemins de fer français, une réduction des taxes de voyageurs d'environ 20 % introduite le 1^er^ avril 1892, amena l'année suivante, une augmentation du trafic de 20,36 %, dont à peu près 5 % doivent être considérés comme l'augmentation annuelle normale, et 15 % comme une conséquence de la réduction. L'augmentation totale de 20,36 % suffit à couvrir 16 1/4 % de la perte de 20 % subie sur le trafic précédent et à réduire à 3,76 % le déficit qui sera complétement comblé la seconde année [1])

Ces exemples prouvent que sur nos chemins de fer nationalisés la perte provenant de la réduction des taxes de voyageurs sera

[1]) Voir: W. Heusler, vice-président du comité de direction du chemin de fer Central Suisse. Etude sur les résultats de la réduction des tarifs de voyageurs sur les chemins de fer français. Extrait du « Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer ». Août 1895.

pleinement compensée au bout de peu d'années, même avec l'accroissement de dépenses qu'entraînera l'augmentation du trafic.

Pour le *trafic des marchandises* l'évaluation est plus difficile, les matériaux statistiques dont on dispose étant trop insuffisants. En adoptant les taxes proposées il se produira un déficit sur les frais d'expédition du Nord-Est, ainsi que sur les taxes de sections des classes à charge complète du Jura-Simplon, du Central et de l'Union suisse. Si l'on prend pour base le trafic de 1894, ce déficit s'évalue approximativement à 1,628,401 francs, en tenant compte de ce fait qu'une grande partie des marchandises (environ un tiers), s'expédie à des tarifs exceptionnels ou aux taxes exceptionnelles des tarifs normaux et ne donne lieu par conséquent à aucune perte. Les tarifs exceptionnels sont établis pour les marchandises — et ce sont de beaucoup les plus nombreuses — qui traversent la Suisse en transit et pour les marchandises pondéreuses dans le trafic interne et dans celui avec l'étranger; ils sont une suite de la concurrence des chemins de fer suisses entre eux et avec les lignes étrangères, et aussi du contre-coup des concessions faites au transit du Gothard. La perte que l'on prévoit représente $3,_{84}$ % des recettes totales que retirent du mouvement des marchandises les cinq lignes à nationaliser. Ce chiffre est si bas que la perte en question sera promptement compensée par l'augmentation du trafic; cela est hors de doute: de 1890 à 1894, l'augmentation normale du trafic des marchandises de ces cinq lignes, avec une augmentation annuelle du nombre des kilomètres d'exploitation de 0,7 %, s'est bien élevée en moyenne à 2 % par an, chiffre rond:

Km. d'exploit.			Tonnes kilométriques.			
					Augmentation.	
1890	1894		1890	1894	absolue.	en %.
974	980	Jura-Simplon .	146,760,206	150,168,240	3,408,034	2,3
379	379	Central . .	104,535,105	121,015,521	16,480,416	15,8
689	769	Nord-Est. .	42,242,415	151,753,730	9,511,315	6,7
279	279	Union suisse .	39,643,903	41,245,814	1,601,911	4,0
266	266	Gothard . .	102,883,502	126,271,200	23,387,698	22,7
2587	2673		536,065,131	590,454,505	54,389,374	10,1

La réduction projetée aura en outre pour effet une *augmentation extraordinaire* du trafic, non pas brusque, sans doute, mais dont le développement complet exigera une série d'années. On se tromperait, il est vrai, si de toute réduction de taxes on attendait une augmentation de trafic proportionnelle; la consommation de certaines denrées, par suite la quantité qui s'en transporte par chemins de fer, est peu susceptible de s'accroître, et des réductions de taxes qui par rapport à la valeur des marchandises n'ont aucune importance,

ne peuvent guère provoquer une augmentation du trafic. Mais sur un réseau de 2,407 kilomètres, les réductions projetées représentent pour beaucoup de transports une économie considérable ; elles s'appliquent à tous les transports à charge complète et ainsi à bien des marchandises dont la quantité transportée dépend beaucoup du taux des tarifs. La perte de 3,34 %, à laquelle on doit s'attendre, sera donc vite compensée par l'augmentation du tarif.

Au reste, comparés aux chemins de fer privés, les chemins de fer de l'Etat, seront dans une bien meilleure situation et leur puissance de transport sera bien supérieure. On pourra, dans une plus large mesure que ce n'a été le cas jusqu'ici, transporter les marchandises par la route qui occasionne le moins de frais et permet par suite le plus grand bénéfice. Il n'arrivera plus, par exemple, que les marchandises en transit (Bâle-Gothard) soient transportées par le Hauenstein, via Olten-Aarau, avec une pente de 20,8 à $26,_{28}$ ‰ au maximum, au lieu de l'être par le Bötzberg, via Brugg, dont la pente n'est que de 12 ‰ au maximum, uniquement parce que la première route est d'un kilomètre plus courte, ou qu'entre la ligne de St-Gall et celle de la vallée de la Glatt, les marchandises, au lieu d'être expédiées par Winterthour, le soient par la vallée du Rhin, c'est-à-dire par une route deux ou trois fois plus longue. En outre, malgré tous les efforts pour sauvegarder également les intérêts des chemins de fer suisses vis-à-vis de l'étranger, il surgit encore assez souvent, dans le règlement du service international des marchandises, des différends qui empêchent d'atteindre le résultat le plus favorable pour l'ensemble des lignes suisses; à l'avenir, l'administration unique des chemins de fer de l'Etat sera beaucoup plus forte vis-à-vis de l'étranger.

* * *

Bien que les facilités dont il a été question jusqu'ici soient considérables, il ne s'agit pourtant que de celles qui résultent nécessairement du refus, d'une part, de ne réduire les tarifs que pour certaines contrées et, d'autre part, de l'uniformisation des tarifs. On ne s'en tiendra pas là ; on cherchera par quelles nouvelles mesures de tarif on pourrait, sans troubler l'équilibre financier, faire droit le plus possible aux réclamations si souvent formulées ; on examinera avec soin quels tarifs il conviendrait d'établir pour favoriser d'une manière durable le trafic en général et, en particulier, le développement de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, sans affaiblir sur un autre point la puissance de transport des chemins de fer.

En ce qui concerne la *réforme des tarifs de voyageurs*, on cherchera si en formant de plus grands groupes de distances et en remplaçant l'unité de 1 kilomètre, trop petite, par une unité de 5

ou 10 kilomètres, on ne se rapprocherait pas du système des zones usité en Autriche-Hongrie; on visera à diminuer le nombre des sortes de billets, à faciliter le trafic à grandes distances par des tarifs proportionnels, à réduire aussi le nombre des classes, à supprimer du moins la I^re^ classe sur les lignes secondaires, à introduire les abonnements kilométriques et à simplifier l'expédition des bagages d'après le système américain.

Quant aux *tarifs de marchandises*, comme les taux de ces tarifs, leur division en classes et la répartition des marchandises dans ces différentes classes sont de la plus haute importance pour le développement économique d'un pays, l'établissement de tarifs de marchandises convenables et leur perfectionnement constitueront une des tâches principales de l'administration des chemins de fer d'Etat. L'adoption des taxes de marchandises uniformes proposées ne devrait être considérée que comme une *préparation à des réformes ultérieures*, savoir: réduction plus forte encore des taxes de marchandises en général, ou de celles des diverses classes, modifications apportées aux dispositions des tarifs, à la division en classes, etc., réformes auxquelles on ne procéderait d'ailleurs que fondé sur une statistique suffisante et sur le préavis de représentants des cercles intéressés. Malgré les réductions qu'on se propose de faire, les tarifs suisses de marchandises seront toujours plus élevés que ceux des Etats limitrophes; par exemple, les taxes allemandes sont beaucoup plus modérées, comme le montre le tableau suivant:

Grande vitesse.	Colis de détail.		Chargements complets. Classes générales.				Tarifs spéciaux.			
	1.	2.	A.	B.	I.		II.		III.	
					a.	*b.*	*a.*	*b.*	*a.*	*b.*
	Chemins de fer suisses:									
3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42
	Chemins de fer prussiens:									
2,728	1,364	0,992	0,8308	0,744	0,62	0,558	0,62	0,434	0,434	0,324[1] / 0,2728†

Pour 100 kg. et 1 km. en centimes (le mark compté comme valant fr. 1,24).

Le taux plus élevé des taxes suisses comparées aux taxes étrangères constitue un sérieux inconvénient qui mérite d'autant plus l'attention que la situation de la Suisse à l'intérieur du continent européen, son manque de richesses minérales et la petitesse de son territoire rendent déjà notre industrie moins apte à lutter avec celle des pays voisins. Aussi, dès que ses moyens le lui permet

[1]) 1 — 100 km.

†) plus de 100 km.

tront, l'administration des chemins de fer d'Etat devra-t-elle songer à réduire encore davantage les taxes de marchandises. On comprendra toutefois qu'elle ne doive procéder qu'avec une grande circonspection, si l'on considère, en prenant pour base la statistique du trafic pour 1894, qu'une réduction moyenne des taxes de 2 centimes seulement par tonne kilométrique entraînerait pour les cinq lignes principales une perte de 11,809,090 francs, et en réduisant cette somme d'un quart, en raison des abaissements de taxes qui ont déjà eu lieu, une perte de 8,856,817 francs.

Les chemins de fer d'Etat ne sauraient supporter une pareille perte ; d'une manière générale, ils ne pourront s'exposer à aucune nouvelle perte considérable sur le trafic des marchandises, tant que le déficit de 1,628,401 francs résultant de l'uniformisation des tarifs de marchandises ne sera pas couvert par l'augmentation du trafic, et même dans ce cas on ne pourra procéder que par degrés, ce qui n'exclut pas toute nouvelle réforme de tarif; à y regarder de près, on pourra sans grand risque accorder encore maintes facilités. Par exemple, on étudiera sérieusement l'adoption du système des tarifs proportionnels, qui profiterait également aux intérêts généraux du pays et à ceux des chemins de fer d'Etat. On éviterait par là une perte sur le plus grand nombre des transports, les réductions de taxes devant s'appliquer exclusivement au trafic à grandes distances, pour lequel aujourd'hui déjà la concurrence des lignes étrangères nécessite fréquemment de telles réductions.

L'adoption générale du système proportionnel pour les tarifs de marchandises favoriserait, à l'intérieur du pays, l'échange des marchandises à grandes distances, faciliterait l'importation et réduirait le coût de l'exportation ; cela rendrait en même temps la situation des chemins de fer suisses plus forte vis-à-vis de l'étranger ; l'établissement de tarifs spéciaux pour le transit et l'exportation deviendrait en partie inutile et il serait possible d'égaliser en une plus forte mesure les tarifs du Gothard pour le trafic international et le trafic suisse. Un grand nombre de tarifs de marchandises étrangers sont également proportionnels, en particulier ceux des chemins de fer français, italiens et autrichiens. Si les tarifs proportionnels en vigueur sur le Nord-Est jusque vers l'année 80 ont été supprimés, ce n'est pas qu'en principe l'autorité de surveillance leur fût hostile, c'est que l'existence de tarifs de ce genre sur les autres lignes suisses en atténuait les avantages et avait pour résultat de fâcheuses inégalités de tarif. Par son arrêté du 15/26 juin 1895, à l'occasion de la motion Fonjallaz et consorts concernant la réduction des tarifs pour les vins, l'Assemblée fédérale s'est prononcée aussi en faveur des tarifs proportionnels, invi-

tant le Conseil fédéral à tâcher d'obtenir des compagnies des réductions de taxes pour le transport des produits et des marchandises, si possible sur la base du système proportionnel. Les compagnies s'y étant catégoriquement refusées ce sera à l'administration des chemins de fer d'Etat de satisfaire à ce vœu de l'Assemblée fédérale.

Nous croyons avoir prouvé que l'*exploitation des chemins de fer par l'Etat n'entraînera pour aucune partie du pays une augmentation des taxes* mais aura pour effet de *nombreuses et importantes améliorations dans les tarifs*, améliorations que les chemins de fer privés n'accorderont pas et qu'ils ne peuvent être tenus d'accorder avec la législation actuelle; en outre, il sera possible de *réaliser toutes ces améliorations sans s'exposer à subir aucune perte.*

c.

Amortissement du capital d'établissement.

Nous avons déjà expliqué combien il est important pour la Suisse d'arriver par un abaissement graduel des tarifs à pouvoir lutter contre la concurrence étrangère; il s'agit là d'une question de laquelle dans un avenir assez rapproché, dépendra l'existence économique du pays. C'est en 1957 que les lignes suisses principales feront retour à la Confédération ensuite de l'expiration des concessions; à cette époque, l'Etat, dans les pays voisins, deviendra presque gratuitement propriétaire des lignes d'intérêt général; en effet, la construction, l'infrastructure, la superstructure et les bâtiments feront retour à l'Etat sans indemnité de sa part; la propriété mobilière des compagnies, le matériel roulant, tout le matériel d'exploitation, les réserves de matériel, etc., seront seuls payés.

Ce serait une erreur de croire que le retour gratuit des chemins de fer à l'Etat à la date indiquée soit une conséquence des clauses des concessions en ce sens que l'Etat acquerra la pleine propriété des lignes sans prestations quelconques. Bien au contraire, pour être au bénéfice de cette situation favorable, les Etats voisins ont dû consentir de très importants sacrifices financiers qu'ils auront à continuer, ainsi qu'il résulte du court exposé ci-dessous. Mais cela ne modifie en rien le fait pour nous décisif. En laissant les choses suivre leur cours, en ignorant le danger qui nous menace infailliblement, nous verrions les Etats étrangers, au milieu du siècle prochain, propriétaires des chemins de fer tandis que la Suisse n'aurait pas acquis les siens.

En *France*, la construction des chemins de fer a commencé en 1823, sans que des règles uniformes aient été appliquées aux concessions. Il s'agissait de petites lignes, destinées d'abord au transport des marchandises, puis au transport des voyageurs. Ensuite de crises financières, on tenta d'obtenir l'aide de l'Etat en faveur de chemins de fer en construction ou projetés. Les changements d'opinion dans les ministères et dans les parlements firent se succéder rapidement les uns aux autres les systèmes les plus variés. Ce n'est que sous l'Empire que l'intervention du gouvernement fut décisive ; il provoqua d'importantes fusions et prolongea la durée de la plupart des concessions à 99 ans, raffermissant ainsi le crédit des compagnies tout en leur imposant, sans garantie d'intérêts et sans subventions financières, la construction de diverses lignes nouvelles. De ces fusions sont nées les six grandes compagnies actuelles, chemins de fer du Nord, du Paris-Orléans, du Paris-Lyon-Méditerranée, de l'Est, de l'Ouest et du Sud, à côté desquels il n'y avait en 1859 que 8 petits chemins de fer d'importance secondaire; les concessions des grandes compagnies expirent entre 1950 et 1960. La crise commerciale de 1857-1858 fit que les émissions d'obligations des compagnies ne purent pas procurer les ressources nécessaires pour terminer les lignes concédées, et l'Etat se vit obligé d'intervenir encore une fois. Il le fit en accordant les concessions prévues par la loi du 11 juin 1859 qui répartissent les lignes en ancien et nouveau réseau, et il garantissait sur cette base l'intérêt des obligations à émettre. A titre de contre-prestation, les compagnies s'engageaient à partager dès 1872 avec l'Etat l'excédent de leur rendement dépassant environ le 6 % du capital d'établissement du nouveau réseau et le 8 % de celui de l'ancien. Les concessions furent arrêtées à nouveau ; le droit de rétrocession à l'Etat notamment fut déterminé en ce sens que la propriété du chemin de fer et de tous ses accessoires devait revenir à l'Etat, qui n'avait à payer de bonifications que pour le matériel roulant, l'inventaire de l'exploitation et les réserves; les versements supplémentaires faits à titre de garantie d'intérêts et non encore remboursés, pouvaient, cas échéant, être compensés à due concurrence avec ces bonifications.

L'expérience a montré que ces conventions étaient, sur plus d'un point, basées sur de nombreuses évaluations erronées et qu'en particulier le maximum du capital d'établissement d'après lequel était calculée la garantie de l'intérêt avait été fixé trop bas, bien que les contributions de l'Etat eussent dépassé de beaucoup les prévisions. Les compagnies réclamèrent le changement des conventions et les nouveaux contrats de 1863 et 1868 modifièrent les clauses relatives au maximum du capital de premier établisse-

ment, au maximum du rendement et à la répartition des recettes, tout en imposant d'autre part aux compagnies la construction de nouvelles lignes. La loi de 1874 accordait encore une autre garantie aux chemins de fer : en cas de rachat des lignes concédées depuis moins de quinze ans, ce n'est pas du droit de retour qu'il serait fait usage ; l'Etat aurait à rembourser les frais de premier établissement.

Avec 1876 s'ouvre une nouvelle phase ; l'Etat achète une série de petites lignes qu'il réunit en réseau d'Etat; il arrête le plan d'achèvement du réseau et entame derechef des négociations avec les grandes compagnies. (Programme Freycinet.) La loi du 17 juillet 1879, qui décrète la construction de nouvelles lignes principales, table sur un réseau de 42,000 kilomètres en chiffre rond. Pour l'exécution des travaux devisés à 6500 millions, il était prévu un délai de 10 à 12 ans ; en dérogation à la loi de 1842, l'Etat prenait à sa charge, outre les frais de l'infrastructure, ceux de la superstructure. Mais des méprises empêchèrent la réalisation du programme ; on apporta trop de précipitation aux travaux qui furent entrepris dans tout le pays à la fois, puis abandonnés en partie ensuite de difficultés financières.

Le gouvernement se vit obligé de renoncer à la construction par l'Etat seul et de confier celle-ci aux grandes compagnies. A teneur des conventions de 1883, elles se chargèrent de terminer la construction du troisième réseau : l'Etat leur cédait gratuitement les lignes comprises dans leur réseau et qu'il avait construites depuis 1879 et payait les frais de construction de celles à établir encore, sous déduction de 25,000 francs par kilomètre (12,500 francs par kilomètre pour les chemins de fer à voie étroite), sommes mises à la charge des compagnies, qui avaient en outre à fournir 25,000 francs par kilomètre pour les frais du matériel roulant et la somme portée à l'inventaire du service actif. Le surplus des frais de construction fut avancé à l'Etat par les compagnies; il devait le rembourser par versements annuels, comprenant l'intérêt et l'amortissement, en 74 ans, c'est-à-dire jusqu'à l'échéance du terme de retour prévu par les concessions. Les paiements faits par l'Etat en vertu des conventions de 1859 à titre de garantie des intérêts (au total 631 millions), devaient se compenser à due concurrence avec ces avances de frais de construction. La distinction entre ancien et nouveau réseau fut abandonnée; sur le produit net de l'ensemble du réseau il est prélevé d'abord l'intérêt et l'amortissement des obligations calculées à leur valeur réelle, puis une somme fixée pour chaque chemin de fer séparément et destinée à payer les dividendes des actions ; au cas où le rendement du chemin de fer ne suffirait pas pour ces prélèvements, l'Etat doit parfaire la différence, les com-

pagnies ont à lui rembourser cette avance, avec 4 % d'intérêt, sur les rendements annuels subséquents; tout rendement supérieur est acquis aux compagnies jusqu'à concurrence d'une somme déterminée; le surplus revient aux actionnaires pour un tiers, à l'Etat pour les deux autres tiers. De plus, les compagnies ont le droit de porter au compte de premier établissement, pendant un certain laps de temps, les frais de parachèvement et les déficits de l'exploitation des neuf lignes. Au cas où l'Etat viendrait à faire usage du droit de rachat dans les quinze prochaines années, il aurait à bonifier, outre tous les déficits d'exploitation survenus pendant la première période, les dépenses effectives de la construction des lignes établies en vertu des nouvelles conventions. Ici encore, des difficultés ont surgi lorsqu'il s'est agi de trouver les fonds nécessaires pour l'exécution de ce programme; il fut alors procédé à des essais en vue de l'utilisation de voies étroites et, pour les voies normales, on toléra des rampes et des courbes plus fortes, ce qui permit de réaliser de notables économies, si bien qu'il est probable que les lignes prévues par le programme Freycinet seront achevées jusqu'en 1900.

Mais les conventions de 1883 grevèrent lourdement les finances de l'Etat. Pour six années, 1884 à 1889, ses versements s'élevèrent à la moitié de ceux par lui faits durant les 25 années qui s'écoulèrent de 1859 à 1883; ils augmentèrent encore par la suite; en paiements pour garantie d'intérêts et dividendes, ils représentent quant aux chemins de fer d'intérêt général:

Années.	Francs.
1883	8,289,000
1884	45,619,000
1885	66,968,000
1886	73,519,000
1887	57,316,000
1888	51,996,000
1889	24,044,000 [1]
1890	en chiffres ronds 50,000,000
1891	» » » 50,000,000
1892	» » » 86,000,000
1893	» » » 97,000,000
1894	» » » 77,000,000

Outre ces paiements destinés à parfaire l'intérêt, l'Etat a eu à verser pour combler le déficit de l'exploitation des lignes non encore achevées et exploitées en partie seulement, de 1884 à 1894 des sommes variant de 23 à 10 millions; il a dépensé en outre

[1]) Année de l'Exposition.

pour la construction de chemins de fer privés en France (non compris l'Algérie et les colonies), jusqu'à la fin de 1893, 4363 millions, plus 130 millions en chiffres ronds pour le service des intérêts. En 1894 en revanche, le réseau d'intérêt général en exploitation représentait 35,973 kilomètres, au lieu de 22,897 qu'il avait en 1884. La contribution de l'Etat s'est élevée à un chiffre aussi considérable parce que les recettes des nouvelles lignes ne parvenaient en moyenne qu'à couvrir les frais d'exploitation et que l'Etat était appelé à parfaire l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement. [1])

Si donc les lignes françaises doivent au milieu du siècle prochain faire gratuitement retour à l'Etat, celui-ci a été obligé de consentir de très importants sacrifices financiers qu'il aura à continuer, ainsi que le prouve le tableau suivant:

	1884	1894
	Millions.	
Intérêts des frais de construction payés par l'Etat	165	201
Garantie des intérêts des réseaux principaux . .	40	77
Garantie des intérêts des réseaux secondaires .	3	13
Nouvelles constructions de chemins de fer . .	66	11
Frais du contrôle de l'Etat	3	4
Prestation annuelle totale	277	306

Il y a lieu de remarquer qu'au compte de 1894 viennent en réalité s'ajouter pour constructions nouvelles 84 millions qui ont été simplement avancés par les compagnies et que l'Etat aura à rembourser par annuités.

A ces dépenses correspondent les recettes et économies suivantes:

	1884	1894
	Millions.	
Remboursement des frais de contrôle . . .	3	4
Rendement du réseau de l'Etat	4	9
Taxes sur les transports	114	84
Impôt sur les titres	41	55
Economies réalisées par les administrations publiques	51	69
	213	221

[1]) *a.* Dr. V. Röll, Encyclopédie des chemins de fer, Vienne 1892, IV, pages 1680 et suivantes.

b. C. Colson, ingénieur en chef des ponts et chaussées, maître des requêtes au conseil d'Etat. Les chemins de fer et le budget, Paris 1896.

Pour l'année 1894 le budget français s'est trouvé de ce chef grevé de 85 millions rien que pour les chemins de fer sis en France, à l'exclusion des lignes de l'Algérie et des colonies.

Selon toutes probabilités, ces charges diminueront à l'avenir: d'une part, l'augmentation du rendement de l'exploitation, donc les recettes nettes des lignes, d'autre part, la conversion des obligations de chemins de fer, rapporteront assez pour couvrir et au delà le coût de la construction des lignes nouvelles; mais il n'en reste pas moins que l'Etat français a fait des sacrifices financiers considérables pour, entre 1950 et 1960, rentrer gratuitement en possession de ses chemins de fer.

En *Allemagne*, la situation est tout autre. Là, l'Etat ou bien a entrepris dès le début la construction et l'exploitation des chemins de fer — ce fut le cas dans le grand-duché de Bade, le Wurtemberg et la Bavière — ou plus tard, s'est substitué aux compagnies privées — ce fut le cas en Prusse. — Ici aussi, les calculs furent établis de manière à opérer l'extinction de la dette des chemins de fer, aux fins d'assurer à l'Etat, dans un avenir déterminé, la libre possession des lignes; la méthode appliquée à cet égard en Prusse mérite surtout d'être étudiée.

La *Prusse*, durant la première période de construction (1838 à 1848), se borna à aider les entreprises particulières au moyen de garanties d'intérêt; mais bientôt l'opinion se fit jour que c'était à l'Etat à se charger des chemins de fer et en 1849 déjà, celui-ci commençait à construire des lignes et à racheter celles existantes. En même temps, le ministère von der Heydt étendit le pouvoir qu'avait l'Etat sur les chemins de fer privés, les obligea à former des fonds de réserve et de renouvellement et, dans l'intérêt général, intervint dans la fixation des horaires et des tarifs. Après la fondation de l'empire d'Allemagne, on tenta d'abord, au moyen de la loi du 4 juin 1876, de transférer à l'Empire les chemins de fer appartenant à l'Etat prussien; on entendait ainsi donner à l'Empire les moyens de devenir propriétaire des principales lignes de l'Allemagne l'une après l'autre. Cette tentative échoua; la Prusse mit alors à exécution, comme elle avait annoncé vouloir le faire en cas d'insuccès du premier plan, son projet de se substituer à l'Empire et d'exercer à sa place les compétences qu'elle eût voulu lui donner en matière de chemins de fer; avant tout, il s'agissait de développer et d'augmenter le réseau lui appartenant. D'abord, il fut procédé à l'acquisition de plusieurs petites lignes; puis en 1879, intervinrent des conventions stipulant l'achat d'un certain nombre de grandes lignes privées. L'Etat assumait toutes les obligations des compagnies, payait d'abord aux actionnaires une rente

déterminée et s'engagait, lors du transfert de la propriété, à échanger les actions contre une somme fixée, payable en consolidés prussiens; quelques compagnies, outre la rente, reçurent encore une contribution en espèces; l'Etat prit immédiatement l'administration à son compte. En vertu de ces conventions, l'Etat jusqu'à la fin de 1890 avait acheté 14,168 kilomètres de chemins de fer privés au prix de 4,147,857,050 marcs (292,750 marcs par kilomètre); outre les voies et constructions, il avait acquis de la sorte 5027 locomotives, 119,713 wagons et un fonds soldant par un actif de 191,548,328 marcs. [1]) Ainsi, sur les 26,457 kilomètres de chemins de fer prussiens exploités fin 1891/1892, 25,010 kilomètres étaient entre les mains de l'Etat, 52 kilomètres appartenant à des compagnies privées étaient administrés par l'Etat et 1394 kilomètres étaient propriété des compagnies privées, qui les administraient elles-mêmes.

La loi du 27 mars 1882 règle l'emploi des excédents de recettes des chemins de fer d'Etat. Ils sont affectés 1. au service des intérêts de la dette des chemins de fer; 2. à payer les déficits pouvant survenir dans le budget de l'Etat et qui sinon devraient être couverts par des emprunts, cela jusqu'à concurrence de 2,200,000 marcs; 3. à l'amortissement du capital de la dette des chemins de fer. La loi dispose à cet égard: Le capital de la dette des chemins de fer de l'Etat sera amorti chaque année au moyen des excédants réalisés par l'administration des chemins de fer, si tant il y a, jusqu'à concurrence des $^3/_4$ % de la dette des chemins de fer majorée des dépenses qui ont pu l'augmenter durant l'exercice. Il appartient à l'administration publique de décider s'il doit être amorti au delà du $^3/_4$ %. L'amortissement se fait en déduisant de la dette des chemins de fer l'excédent disponible; de plus

1. cet excédent est affecté à l'amortissement, à faire suivant un tableau arrêté, des dettes de chemins de fer assumées par l'Etat avant 1879 ou contractées ou à contracter par lui directement, pour autant que ces dettes font ou feront partie de la dette d'Etat;
2. ensuite à fournir les moyens nécessaires pour couvrir les dépenses de l'Etat qui, à défaut de cette ressource, n'eussent pu être payées qu'au moyen de nouveaux emprunts;
3. enfin au rachat des rescriptions.

A teneur des rapports, qui doivent chaque année être soumis au Landtag, pendant la période 1882/1883 à 1891/1892 l'excédent du rendement des chemins de fer d'Etat a été de 2,408,203,417 marcs,

[1]) Dr. V. Röll, Encyclopédie des chemins de fer. Vienne, 1894, VI, pages 2696 et suivantes. (V. de Leyen, Chemins de fer prussiens.)

dont 1,562,874,142 marcs ont été affectés au service des intérêts de la dette des chemins de fer et à couvrir un déficit de 6,600,000 marcs dans le budget de l'Etat; le surplus du rendement net a servi:

1.	à l'amortissement, suivant le tableau, des emprunts de chemins de fer	Marcs	40,244,891
2.	au paiement d'autres dépenses de l'Etat	»	395,545,407
3.	au paiement de dépenses extraordinaires de l'Etat et d'emprunts . . .	»	403,438,977
		Marcs	839,229,275

La somme consacrée, pendant cette période de dix ans, à l'amortissement ordinaire et extraordinaire, représente par conséquent en chiffre rond une moyenne de 84,000,000 marcs, ce qui jusqu'en 1950 fera en 58 ans, non compris les intérêts et les intérêts des intérêts, 4872 millions, soit au total, en ajoutant les 840 millions déjà remboursés, une somme de 5712 millions, pour un capital d'établissement estimé à 6542 millions en chiffre rond en 1891/1892, sans tenir compte des déductions faites antérieurement. Il résulte de tout cela qu'en continuant les opérations d'amortissement au même taux jusqu'en 1950, le capital d'établissement des chemins de fer prussiens se trouvera alors presque complètement remboursé; il y a lieu d'observer toutefois que depuis 1891/1892, les excédents de recettes augmentent rapidement et que la dette sera encore plus rapidement éteinte; ils se sont élevés en effet à :[1])

	au total. Marcs.	par kilomètre d'exploitation. Marcs.	en % du capital d'établissement.
1891/1892	317,168,198	13,125	4,91
1892/1893	339,202,852	13,736	5,15
1893/1894	381,418,065	15,056	5,69
1894/1895	384,768,517	14,907	5,67

En *Autriche* aussi les premiers chemins de fer sont dus à l'initiative privée; de 1841 à 1853, l'Etat avait entrepris la construction de voies ferrées mais sans grand succès, puis sur la base de la loi de 1854, les compagnies privées augmentèrent rapidement le réseau, après que l'Etat leur eût cédé ses propres lignes; la durée des concessions fut fixée à 90 ans et la garantie des intérêts accordée; en revanche à l'expiration des concessions, les chemins de fer devaient gratuitement faire retour à l'Etat, suivant les concessions avec ou sans le matériel roulant et la somme portée à l'inventaire du service actif. Pour assurer la gratuité du transfert, ici aussi l'amortissement des obligations était prévu et devait avoir lieu suivant un plan

[1]) Statistique des chemins de fer allemands pour ces exercices.

arrêté. Après 1866, survint une nouvelle phase d'activité ; malgré les difficultés et les retards que provoqua la crise industrielle d'alors, en 1876 plus de 10,000 kilomètres étaient en exploitation contre 3960 à fin 1866. L'Etat intervint à plusieurs reprises en faveur des chemins de fer dont le rendement était insuffisant ; c'est ainsi que la loi du 14 décembre 1877 l'autorisait à couvrir les déficits d'exploitation des lignes qui étaient au bénéfice d'une garantie d'intérêts ; il avait en revanche le droit d'exploiter lui-même les lignes à qui de telles avances avaient été accordées ou qui, durant les cinq dernières années, avaient eu besoin de plus de la moitié du chiffre du rendement net garanti. (Loi sur le séquestre des chemins de fer.) Mais on constata que le système de la garantie de l'intérêt faisait assumer à l'Etat une trop lourde charge et qu'il y fallait renoncer ; aussi en 1879/1880, l'Etat se décida-t-il à entreprendre l'exploitation. La nationalisation toutefois ne fut que partielle, des lignes d'intérêt général, comme le chemin de fer du Nord, par exemple, ayant obtenu une prolongation de leurs concessions, ce qui entraînait le maintien jusqu'en 1904 du système mixte (chemins de fer privés concurremment avec des chemins de fer d'Etat). L'Etat toutefois était propriétaire d'un réseau principal complet à l'ouest de Vienne et, à l'est, d'importantes lignes reliées entr'elles, ce qui lui assurait une influence prépondérante sur les transports. L'Etat devint par la suite propriétaire d'autres lignes encore et depuis 1887, il a voué une active sollicitude aux chemins de fer d'intérêt local et édicté des lois en vue de leur construction. A la fin de 1890 le réseau des chemins de fer autrichiens avait 15,349 kilomètres, dont 7002 exploités par l'Etat et 8347 par des compagnies privées. Le capital de premier établissement des chemins de fer d'Etat s'élevait à la fin de 1890 à 708,412,054 florins, soit par kilomètre à 142,020 florins. [1]) L'Etat, en reprenant les chemins de fer privés, s'étant dans la règle engagé à opérer l'extinction des obligations existantes suivant un plan arrêté et le prix d'achat ayant été payé au moyen de rescriptions amortissables, il est probable qu'en Autriche aussi les chemins de fer principaux ne seront, vers le milieu du siècle prochain, plus grevés que d'une partie de leurs frais d'établissement, cela nonobstant le défaut d'uniformité des conditions financières qui régissent les diverses parties du réseau de l'Etat.

En *Suisse* les compagnies de chemins de fer ont également un système d'amortissement, même un système double. Les unes se sont engagées lorsqu'elles contractaient des emprunts à les rem-

[1]) *a.* Dr V. Röll, Encyclopédie des chemins de fer, Vienne 1893, V. 2520 et 2552 et suivantes.

b. Schuster et Weber, législation en matière de chemins de fer autrichiens, Vienne 1892/1894.

bourser successivement en conformité d'un tableau d'amortissement ayant force obligatoire. Autrefois, il était d'un usage fréquent de stipuler l'emprunt total remboursable à terme fixe. Mais ce mode de faire était susceptible de mettre gravement en péril les intérêts des compagnies ; tel était le cas lorsque l'échéance tombait sur une période où le rendement avait passagèrement baissé ou que les dépenses d'exploitation avaient augmenté à l'improviste. Ces causes, auxquelles il convient d'ajouter la situation politique générale ou commerciale du pays ou encore le fait que certaines compagnies avaient à exécuter des travaux qu'elles s'étaient engagées à faire, venaient-elles à ébranler le crédit d'une compagnie, le remboursement de l'emprunt échu ne pouvait se faire qu'au moyen d'un nouvel emprunt qui entraînait de grandes pertes sur les cours, etc. Afin de prévenir le retour de ces inconvénients, on adopta le système de l'extinction successive des emprunts : le chemin de fer était tenu de rembourser son emprunt par quote-parts à échéances fixes, suivant un tableau d'amortissement, mais le droit lui était réservé d'effectuer, pour peu que les circonstances s'y prêtassent, des paiements plus importants ou de rembourser l'emprunt total avant l'expiration des termes prévus au tableau d'amortissement. Ces conditions des divers emprunts régissent toutefois uniquement les rapports entre les compagnies et leurs créanciers obligataires. Les porteurs de titres de l'emprunt A ont le droit d'exiger que chaque année la quote-part de l'emprunt portée au tableau d'amortissement soit remboursée par voie de tirage au sort. Les créanciers hypothécaires de deuxième et troisième rang ont un intérêt à ce que le tableau d'amortissement soit strictement suivi ; les hypothèques de premier rang une fois remboursées, celles de deux et troisième rang prennent leur place, à moins que la compagnie débitrice ne se soit réservé le droit de remplacer les hypothèques payées par d'autres de même rang, ce qui est probablement la règle. Les obligataires n'ont pas à se préoccuper des moyens employés par leur débitrice pour se procurer les ressources voulues ; la compagnie est absolument libre de procéder comme elle l'entend. Ce serait une erreur de croire que les obligations remboursées le sont toujours sur le compte d'exploitation ou sur l'excédent du compte de profits et pertes. Dans ce cas, mais dans ce cas seulement, pour la compagnie amortir sa dette serait la payer. Mais au lieu de cela, pour rembourser une série d'obligations de l'emprunt A, on émet simplement une quantité égale d'obligations de l'emprunt B. Supposons que les porteurs d'obligations de l'emprunt A touchent un demi million de francs, la compagnie deviendra débitrice des porteurs d'obligations du nouvel emprunt B pour un demi million et la dette de la compagnie reste ce qu'elle était. Ces prétendus amortissements des emprunts ne

constituent donc nullement des paiements proprement dits ; tout ce qu'on a fait, c'est, à l'exemple d'un débiteur embarrassé, creuser un trou pour en boucher un autre.

Un autre mode d'amortissement a été prévu par la loi du 21 décembre 1883 sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer. A teneur de l'apurement des bilans auquel il a été procédé en 1884 et 1885, les sommes qui ne devaient pas figurer aux bilans des cinq (alors six) grandes compagnies s'élevaient à 112,113,351 francs, savoir :

	Fr.	Délai d'amortissement Années.
Suisse occidentale et Simplon . .	48,698,309	46
Jura-Berne-Lucerne . . .	248,914	2
Central	20,491,007	29
Nord-Est	25,000,000	24
Union suisse	11,514,933	34
Gothard	6,160,188	23
	112,113,351 [1])	

A ces sommes viennent s'ajouter 299,000 francs pour primes des obligations de l'Union suisse des chemins de fer. De 1884 à 1885, ces sommes se sont majorées de 23,229,433 francs ensuite de nouvelles pertes, mais elles ont été réduites de 30,190,568 francs à cause des amortissements et de 37,943,374 francs ensuite de la réduction de la valeur nominale des actions de fondation (Jura-Simplon), de sorte que la somme à rembourser, à l'exception des pertes d'émission des actions, est encore à la fin de 1895 de 67,505,842 francs ; les délais d'amortissement aussi ont été modifiés.

Comme la loi autorise l'amortissement successif des « non valeurs », on porte à l'actif du bilan un poste fictif « dépenses à amortir » qui doit être amorti conformément à un tableau arrêté par le Conseil fédéral après entente préalable avec les compagnies. Mais cet amortissement contribue à augmenter l'avoir des compagnies, parce que les montants amortissables qui grevaient le compte de profits et pertes, viendront grossir l'actif disponible ou serviront à payer les emprunts.

L'amortissement, en augmentant l'avoir des compagnies, a pour effet de consolider leur situation financière, mais il est en même temps un facteur économique important pour l'intérêt général : une fois les conditions financières dans lesquelles elles se trouvaient

[1]) *Feuille fédérale* 1896, vol. I, page 754.

améliorées, les compagnies voient s'augmenter leur crédit et sont par là à même de rendre plus de services. En premier lieu toutefois, l'amortissement permet aux compagnies de payer de plus forts dividendes, cela non seulement à l'expiration du terme d'amortissement, mais avant son échéance même, soit que les excédents aient été portés à un compte spécial, soit qu'ils soient affectés à des ouvrages dont la construction aurait nécessité un emprunt, soit enfin qu'ils servent à rembourser des obligations, sans que celles-ci soient remplacées par d'autres. Lors du rachat toutefois, qu'il ait lieu à un terme fixé par les concessions ou à l'expiration de celles-ci, la Confédération n'aura rien de moins à payer à cause de ces amortissements, attendu qu'ils sont sans effet aussi bien sur le produit net déterminé par les concessions que sur le capital de construction, c'est-à-dire sur les frais de premier établissement. Tous ces moyens, bien qu'ils aient soulevé de nombreuses critiques de la part des compagnies, n'en profitent pas moins tout d'abord à elles-mêmes ; l'intérêt général en retire le seul bénéfice de voir croître, avec le crédit des compagnies, les services qu'elles peuvent rendre au commerce.

Mais il est un point sur lequel il importe d'insister encore une fois : En ajournant le rachat jusqu'à l'expiration des concessions (1957), il faudra payer aux compagnies le prix intégral des lignes et constructions telles que celles-ci se comporteront à cette époque ; il va sans dire qu'il s'agit de la valeur effective et non d'une valeur arbitrairement déterminée. Or, cette valeur effective, ce prix des biens meubles et immeubles des compagnies à acquérir par la Confédération, représentera une somme énorme dont l'Etat servira les intérêts et l'amortissement au moyen de prélèvements sur le rendement net de l'exploitation ; et à cette époque, les pays voisins auront leurs chemins de fer d'Etat, qu'ils auront acquis pour rien ou presque rien ; eux se trouveront ainsi mis dans la possibilité de réduire leurs tarifs et d'introduire dans les services de l'exploitation toutes les améliorations désirables.

Or, dans l'hypothèse où la Confédération serait en 1903 devenue propriétaire des cinq chemins de fer principaux, il suffira jusqu'en 1962 des $^2/_5$ aux $^3/_5$ % du prix d'achat de ces lignes pour amortir le capital de premier établissement qui entre seul en ligne de compte pour la Confédération ; de la sorte, les chemins de fer suisses seront en état de soutenir la concurrence des lignes étrangères. Quant aux sommes dont l'achèvement du réseau grèvera le compte de construction — dans la limite où elles ne devront pas être à la charge des compagnies parce que leurs lignes ne seront pas dans un état complètement satisfaisant lors de la remise à la Confédération, — elles ne seront relativement

pas assez élevées pour mettre nos chemins de fer dans un état d'infériorité économique vis-à-vis de l'étranger.

Le compte ci-après démontre que l'amortissement aura les résultats favorables que nous prévoyons: Pour amortir un million de francs en 60 ans, soit de 1903 à 1962, étant admis que chaque exercice annuel sera grevé de la même quote-part d'intérêts et d'amortissement, il faut, au taux de 3 % pour l'amortissement annuel une somme de fr. 6132. 96; au taux de 3 ¼ %, de fr. 5589. 93; au taux de 3 ½ %, de fr. 5088. 62; pour l'intérêt et l'amortissement additionnés, au taux de 3 %, une somme de fr. 36,132. 96 par an; au taux de 3 ¼ %, de fr. 38,089. 93 et au taux de 3 ½ % de fr. 40,088. 62.[1]) A teneur des concessions, le rendement net d'après lequel se calcule la somme de rachat est capitalisé au 4 %, de sorte que 40,000 francs représentent une somme de rachat de un million de francs; il reste par conséquent un excédent de fr. 3867. 04, si la Confédération trouve au 3 % l'argent dont elle aura besoin pour racheter; de fr. 1910. 07, si c'est au 3 ¼ %; si elle emprunte au 3 ½, la différence, relativement faible, à sa charge sera de fr. 88. 82 par an pour amortir durant le délai ici prévu un million de capital de premier établissement. Si au contraire, on ajourne le commencement des opérations de rachat, qu'on réduise par conséquent le nombre des années entrant en ligne de compte, le pour cent de l'amortissement augmentera naturellement avec chaque année déduite du délai d'amortissement; pour opérer l'extinction de la dette, il faut alors prendre davantage sur les excédents du rendement de l'exploitation, éventuellement, avoir recours à la caisse fédérale. A côté de beaucoup d'autres, cette considération, d'ordre exclusivement financier, prouve combien il est urgent de procéder au rachat dans le plus court délai possible. De plus la situation actuelle est bonne, l'argent restera probablement bon marché et la Confédération trouvera à un taux réduit les sommes dont elle a besoin pour racheter. Nous traitons ce point dans un autre chapitre de ce message.

d.

Gestion financière des chemins de fer d'Etat distincte de celles des autres administrations publiques.

Nous avons prévu que les excédents de l'administration des chemins de fer seraient affectés à l'amélioration de l'exploitation, à l'abaissement graduel des tarifs et à l'amortissement du capital de

[1]) Simon Spitzer, Calculs des intérêts des intérêts et des rentes, Vienne, tableau V, 373.

premier établissement; or, ce système ne peut être appliqué avec méthode que si la gestion des chemins de fer est financièrement distraite du reste de l'administration.

L'expérience a montré jusqu'ici que le trafic des chemins de fer accuse une augmentation constante, donc une augmentation du rendement net. Mais ce serait une erreur de croire que cette augmentation est d'une constante régularité. Le mouvement du trafic dépend de toutes les manifestations de la vie économique; il suit une courbe tantôt ascendante, tantôt descendante et il est à prévoir qu'à des années prospères succédera le calme, sinon le recul. A ces oscillations des recettes de l'exploitation vient s'ajouter l'imprévu, les augmentations subites de certaines dépenses, par exemple l'élévation des prix du charbon et du fer, des salaires des employés et ouvriers; nous rappelons à cet égard l'accroissement notable de dépenses qu'a entraîné, en 1890 et 1891 pour les chemins de fer suisses, la mise en vigueur de la loi fédérale sur les jours de repos du personnel. On sait par expérience que toutes ces augmentations de frais sont, en peu de temps, compensées; elles ne feront donc pas courir de danger aux finances de la Confédération, à condition qu'il ait été prévu les mesures voulues pour parer aux conséquences des fluctuations dans les recettes et dépenses des lignes.

C'est à quoi l'on parviendra en ne versant pas directement à la caisse d'Etat les excédents de l'exploitation des chemins de fer; ces paiements seraient tantôt forts, tantôt faibles et par cela même, rompraient l'équilibre du budget. Il y a lieu plutôt de mettre en réserve la quote-part du rendement net dépassant l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement, aux fins de garantir tout d'abord dans les mauvaises années le paiement de cette double redevance, puis d'apporter dans l'exploitation les perfectionnements dont nous avons parlé ci-dessus, enfin d'achever le réseau, un point sur lequel nous reviendrons. D'ailleurs, sans parler de la tentation de beaucoup dépenser que donne à l'Etat une fortuite augmentation de ses recettes, il serait absolument contraire aux principes d'une saine administration d'affecter à d'autres qu'aux chemins de fer, les rendements de leurs propres services. *Bien au contraire, la nationalisation doit avoir pour tâche de consacrer les rendements nets des chemins de fer d'Etat à l'amélioration du trafic.*

En d'autres pays, il est vrai, on a suivi un système différent et nous avons vu qu'en Allemagne, une part des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer d'Etat peut être attribuée à l'Etat; mais ces répartitions ne se font que dans certains cas strictement déterminés et en Allemagne chaque jour l'opinion gagne du terrain que les finances des chemins de fer d'Etat doivent être tenues

distinctes de celles de l'administration générale. Pour peu que les recettes des chemins de fer accusent une augmentation anormale durant quelques années, on voit les dépenses générales de l'Etat grossir à leur tour ; puis, l'on ne sait comment y faire face quand survient une de ces crises économiques périodiques qui diminuent le trafic et les recettes des chemins de fer. Il ne faut pas oublier non plus que souvent des difficultés financières de nature générale ont conduit à l'adoption de combinaisons erronées. Si la Confédération peut reprendre les chemins de fer à des conditions acceptables, il ne faut pas, pour autant, négliger le côté financier de la question; au contraire, il s'impose d'adopter le système réunissant la plus grande somme de garanties.

Il ne faut pas perdre de vue que l'administration des chemins d'Etat aura à satisfaire des besoins multiples. Les excédents de recettes ne seront pas consacrés uniquement à l'entretien et à l'utilisation des ouvrages et constructions des lignes rachetées. Dans le domaine des chemins de fer, il n'y a pas de temps d'arrêt; le commerce réclame l'agrandissement des gares et stations, l'établissement de doubles voies, l'augmentation du matériel roulant, etc. Tout cela exige beaucoup d'argent et il appartient à l'administration du chemin de fer d'Etat de pourvoir, sans avoir directement recours à la Caisse d'Etat, au service des intérêts et aussi à l'amortissement de ces sommes. On attend encore de la Confédération qu'elle se charge de développer les lignes secondaires ; elle aura soit à prendre à sa charge une partie des frais d'établissement soit à favoriser l'exploitation.

Grâce à une organisation appropriée, un point sur lequel nous aurons à revenir, il sera possible de constituer la gestion des finances des chemins de fer d'Etat en un service entièrement indépendant.

e.

Action d'influences étrangères sur les chemins de fer privés.

Nous avons démontré l'immense importance économique que la nationalisation revêt pour notre pays et indiqué les règles qu'aura à suivre l'exploitation de l'Etat pour donner satisfaction aux revendications légitimes ; il nous reste à développer brièvement les motifs qui, au point de vue politique, plaident en faveur de la nationalisation. L'exposé que nous faisons au commencement du message du développement qu'ont suivi les chemins de fer en Suisse, nous fournit sur ce point les données voulues. Lorsqu'il s'est agi de construire les chemins de fer suisses principaux, nous avons vu que l'établis-

sement des premières lignes est dû au concours des contrées intéressées (cantons et communes) ainsi que de l'industrie et du commerce. Il s'ensuivit tout naturellement que les cantons, les communes et les habitants des contrées desservies par les chemins de fer avaient acquis, comme valeurs de placement, la majeure partie des actions des compagnies ; les actionnaires et administrations des chemins de fer suivaient, jusqu'à un certain point, une ligne de conduite conforme aux intérêts généraux, aux intérêts locaux tout au moins. Mais cet état de choses ne tarda pas à se modifier, lorsque les mécomptes auxquels donna lieu la construction des premières lignes découragèrent le capital suisse et qu'il fallut recourir au *capital étranger* pour maintenir nos entreprises ferrugineuses. Le crédit des compagnies était ébranlé, partant, l'argent étranger cher ; les capitalistes réclamèrent, en retour de leur apport, le droit d'être représentés dans l'administration ; une grande partie des actions émigra. On vit se reproduire le même fait toutes les fois qu'une crise vint menacer les compagnies de chemins de fer suisses. De là une double conséquence : le lien qui solidarisait les intérêts des propriétaires des chemins de fer et les intérêts du pays se trouva rompu, à la sollicitude pour les besoins du trafic se substitua la chasse aux gros dividendes. La détention des actions changea de nature : au lieu des actionnaires gardant leurs titres, on eut force spéculateurs qui se préoccupaient surtout d'exploiter momentanément les compagnies. Notre intention n'est pas de rappeler les nombreuses manifestations révélatrices du nouvel état de choses, qui ont eu lieu récemment dans les assemblées générales et les conseils d'administration de certains chemins de fer suisses. De fréquents abus obligèrent le législateur à intervenir ; la mise en application de la loi fédérale, du 28 juillet 1895, sur le droit de vote des actionnaires des compagnies de chemins de fer et la participation de l'Etat à l'administration de ces dernières, prouva que les actions des lignes suisses principales, actions ayant droit de vote dans l'assemblée générale, étaient pour la grande partie, pour trois compagnies en majorité, en la possession d'étrangers.

Il résulte des recherches faites que les actions inscrites et donnant par conséquent droit de vote sont réparties comme suit :

Désignations	Jura-Simplon		Nord-Est		Central		Union suisse		Gothard	
	Action-naires	Actions	Action-naires	Actions	Action-naires	Actions	Action-naires	Actions	Action-naires	Actions
Total des actions.										
Actions de fondation .	—	245,000	—	108,000	—	100,000	—	45,000	—	100,000
Actions de priorité . .	—	104,000	—	52,000	—	—	—	35,000	—	—
Total	—	349,600	—	160,000	—	100,000	—	80,000	—	100,000
Actions inscrites.										
Actionnaires domiciliés en Suisse	1154	147,844*	387	31,427	243	14,050	444	20,818	124	1,347
Actionnaires domiciliés à l'étranger . . .	166	33,226	121	37,100	96	20,414	67	8,082	102	26,347
Total	1320	181,070	508	68,527	339	34,464	511	28,900	226	27,694
Porteurs d'actions inscrites.										
Porteurs de 1 à 100 actions	1191	—	473	—	311	—	486	—	208	—
» 101 à 200 »	72	—	15	—	11	—	9	—	5	—
» au delà de 200 »	57	—	20	—	17	—	16	—	13	—
Total égal	1320	—	508	—	339	—	511	—	226	—

*) 77,090 actions sont en mains de la Confédération.

Que les propriétaires de nos principales voies de communication se trouvent pour la plupart à l'étranger, que leur influence prédomine dans les assemblées générales et que ce soient les grands capitalistes du dehors, avec certains financiers du pays liés à eux par toute sorte d'intérêts et plus ou moins dans leur dépendance, qui règlent le sort de nos chemins de fer les plus importants, c'est là un fait certainement humiliant pour la Suisse. Sans doute, la Confédération exerce un contrôle sévère sur ces lignes, mais une telle intervention ne peut être que restrictive et défensive, elle ne saurait constituer une direction positive de l'administration ; l'influence décisive en la matière appartient donc à ceux qui ne se préoccupent pas des intérêts du pays ou du moins qui ne s'en soucient qu'accessoirement. Un tel état de choses est malsain, et c'est à y mettre un terme le plus tôt possible qu'un bon gouvernement doit s'appliquer.

Le point de vue politique n'est pas le seul dont il faille tenir compte ; l'on doit considérer aussi les *conséquences financières* d'un pareil régime. Les gains excessifs obtenus à l'aide de tarifs trop élevés et de communications défectueuses émigrent en grande partie à l'étranger sous forme de dividendes. En outre, si les actions des chemins de fer suisses ont pris la route de l'extérieur, la plupart des obligations sont demeurées en Suisse où elles forment un placement recherché de la classe moyenne. Or, un procédé auquel on a fréquemment recours pour augmenter le revenu des actions consiste à convertir les emprunts, pour en abaisser le plus possible le taux d'intérêt. Jusqu'à ces derniers temps, comme on sait, l'intérêt des obligations sérieuses de chemins de fer a été en Suisse de 4 %; toutes les fois qu'on l'a pu, on a opéré une conversion en titres 3 $^1/_2$ %, faisant passer de la sorte 5000 francs par million de la poche du porteur d'obligations dans celle de l'actionnaire. Ce genre d'opération pratiqué par tous les chemins de fer a rapporté de gros bénéfices aux actionnaires, sans profiter en rien au public en général. Il en va tout autrement quand c'est l'Etat qui convertit ses emprunts ; l'épargne résultant de cette conversion peut permettre, par exemple, d'éviter une augmentation de l'impôt ; elle est affectée en tout cas à des buts d'utilité publique. Mais les économies que font les chemins de fer privés, c'est à l'étranger qu'elles vont pour la plupart, au préjudice des porteurs suisses d'obligations.

L'on a donc grand sujet de recourir à la nationalisation pour soustraire les principales voies ferrées aux influences étrangères ; il sera facile d'autre part de parer au danger pouvant résulter, dit-on, au point de vue politique, de cette centralisation des chemins de fer entre les mains de la Confédération. A cet égard, *l'administration des chemins de fer fédéraux* sera organisée de façon à

présenter les garanties nécessaires d'indépendance. Nous reviendrons sur cette question en son temps.

2.

Etendue de la nationalisation.

Pour obtenir de la nationalisation tous les avantages qu'on en espère, il est nécessaire de l'étendre au réseau des *cinq chemins de fer principaux*. Le trafic ne peut être réglé d'une manière uniforme pour le pays tout entier que si les mêmes principes sont appliqués à toute la Suisse, tant au nord qu'au sud, à l'est qu'à l'ouest, et si toutes les lignes sont exploitées par l'Etat. La nationalisation ne réussirait pas si l'on n'étouffait d'abord tout ferment de jalousie entre les diverses parties du pays. A cet égard, il est intéressant de remarquer que, lors de la votation populaire sur le rachat du Central, le 6 décembre 1891, trois cantons traversés par la ligne votèrent pour et tous les autres contre le rachat. Si, procédant par degrés, on se bornait à un ou à quelques réseaux, on se heurterait, entre autres, à l'opposition des contrées qui n'auraient point part à cette faveur.

Il est clair en outre que les avantages dont il a été question dans un chapitre précédent, ne sauraient être obtenus que si l'exploitation des chemins de fer est centralisée. L'unité technique est absolument nécessaire à une exploitation rationnelle : la nationalisation d'un seul réseau ne pourrait être considérée que comme une préparation à une nationalisation plus étendue, puisqu'elle laisserait subsister toutes les complications dont nous avons parlé plus haut, provenant des relations avec les autres lignes demeurées propriété privée. En centralisant l'exploitation, on ne se propose nullement d'introduire un régime de routine et l'on devra décentraliser l'administration toutes les fois que ce sera compatible avec la tâche des chemins de fer d'Etat ; c'est ce que nous montrerons quand nous traiterons de l'organisation de cette administration.

Les chemins de fer que la Confédération doit acquérir en une seule opération sont le *Jura-Simplon*, le *Central*, le *Nord-Est* et l'*Union suisse*, avec les lignes accessoires. C'est sur ces chemins de fer que se fait le grand trafic international de la Suisse avec l'étranger, trafic de transit, d'importation ou d'exportation ; ils desservent aussi, avec une longueur d'exploitation de 2571 km., une partie importante de la Suisse, en particulier les principaux centres du commerce et de l'industrie, soit d'une manière directe, soit par des voies de raccordement ; pour l'avenir économique de la Suisse ils sont donc de la plus haute importance.

Leur exploitation uniforme ne peut soulever aucune objection, car, dans d'autres pays, des réseaux bien plus considérables relèvent d'une direction unique. Par exemple, à la fin de 1894, les chemins de fer de l'empire en Alsace-Lorraine comprenaient 1646 km., les chemins de fer badois 1459 km., les chemins de fer wurtembergeois 1688 km., les chemins de fer bavarois 5100 km., les chemins de fer saxons 2328 km., le réseau de la direction des chemins de fer prussiens à Francfort s/M 1378 km., à Erfurt 2070 km., à Hanôvre 2328 km., à Elberfeld 1310 km., à Altona 1619 km., à Magdebourg 1914 km., à Cologne (rive droite) 2375 km., à Cologne (rive gauche) 2039 km., à Berlin 3359 km., à Breslau 3146 km., et à Bromberg 4831 km.; en France, le chemin de fer de l'Est 4513 km., le Paris-Lyon-Méditerranée 8723 km., le chemin de fer du Nord 3654 km., le chemin de fer de l'Ouest 5425 km.

Au point de vue de la politique des chemins de fer, il est évident que la ligne du *Gothard*, qui compte 266 km., forme un élément nécessaire du réseau des chemins de fer suisses unifiés. Nous avons déjà fait remarquer l'influence heureuse de l'ouverture de cette ligne sur toutes les autres lignes de la Suisse. On s'est demandé toutefois si sa situation vis-à-vis des Etats qui l'ont subventionnée ne s'opposait pas à sa nationalisation. Un examen minutieux de la question a montré que ces scrupules n'étaient pas fondés.

Dans les arrêtés fédéraux du 22 octobre 1869 ratifiant les concessions pour le chemin de fer du Gothard accordées par les cantons du Tessin, d'Uri, de Schwyz, de Lucerne et de Zoug, le droit de rachat est expressément réservé à la Confédération. C'est là un droit souverain et, comme tel, absolument indépendant des Etats subventionnants, l'Allemagne et l'Italie, à moins que le traité du 15 octobre 1869 n'ait stipulé un droit particulier en leur faveur. Mais il n'y est nullement question du droit de rachat de la Confédération; on n'y trouve aucune disposition qui directement ou indirectement puisse s'y rapporter, à la seule exception de l'article 14 qui prescrit:

« S'il survient des contestations, en matière de droit civil entre la Confédération et l'entreprise du St-Gothard, elles seront réglées par le Tribunal féderal. » Ainsi, au lieu du tribunal arbitral prévu dans les concessions, c'est le Tribunal fédéral qui doit connaître des litiges portant sur la fixation de la somme de rachat. L'article 15 qui prévoit le cas où la concession du Gothard serait transmise à une autre société et où une fusion viendrait à s'opérer entre des chemins de fer suisses et le chemin de fer du Gothard, et qui déclare que les obligations incombant à ce dernier passeraient à l'entreprise plus étendue, en tant qu'elles se rapportent à l'exploitation,

cet article n'est pas applicable au rachat prévu par les concessions. Mais il est clair que, comme propriétaire du Gothard, la Confédération, en ce qui concerne l'exploitation de ce chemin de fer, devra remplir même les engagements pris pour la compagnie.

Elle ne pourra faire usage de son droit de rachat qu'à la condition de l'étendre au réseau total du Gothard, en tant qu'il est situé dans les cantons de Lucerne, d'Uri, de Schwyz, de Zoug et du Tessin. L'indemnité doit être égale à vingt-cinq fois la moyenne du produit net des dix années qui précéderont immédiatement celle de la notification de rachat, avec cette restriction toutefois que les droits des subventions demeurent réservés et qu'en aucun cas l'indemnité ne peut être inférieure au capital d'établissement dépensé en sus des subventions. Le rachat ne s'effectue que vis-à-vis de la compagnie ; le revenu net qu'elle a touché sert de base au calcul du rendement net, et le capital dépensé en sus des subventions, au calcul du capital d'établissement ; les droits des subventions demeurent réservés, c'est-à-dire qu'ils subsistent après le rachat, à moins qu'on n'en fasse également cession ; mais rien n'a été stipulé à cet égard. Le droit des subventions est formulé comme suit à l'article 18 de la convention : « Les Etats ne se réservent un droit de participation aux résultats financiers de l'entreprise que dans le cas où le dividende à répartir sur les actions dépasserait le 7 %. Dans ce cas, la moitié de l'excédent serait partagé à titre d'intérêt entre les Etats subventionnants, dans la proportion de leurs subsides. »

Comme nous l'avons dit, le rachat ne délie point la Confédération des engagements qu'elle a pris touchant l'exploitation du Gothard, et il ne modifie point non plus ces engagements. L'article 8 de la concession accordée par la Confédération est conçu en ces termes : « La convention à conclure avec les Etats subventionnants demeure réservée tant à l'égard des dispositions de la présente concession qu'à l'égard des conditions de ratification ci-dessus. » Les dispositions de cette convention subsistent après le rachat et la Confédération en devenant propriétaire du chemin de fer contracte les mêmes engagements que la compagnie, notamment en ce qui concerne l'exploitation ininterrompue de la ligne (article 6), les correspondances avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie et le nombre minimum des trains (article 7), les taxes maximales de transport (article 8), la réduction des taxes quand le produit net excèdera 8 % (article 9), la fixation des tarifs (article 10) et la participation des Etats subventionnants aux résultats financiers de l'entreprise (article 18).

Toutes ces obligations relatives à l'exploitation du Gothard ne constituent pas une charge pour la Confédération, car les principes

dont elles dérivent n'en sont pas moins applicables à toute exploitation rationnelle des chemins de fer par l'Etat. Seul l'article 18 entraîne une désagréable complication: l'établissement d'un compte particulier de rendement net pour le Gothard, afin de constater s'il y a lieu de répartir des dividendes aux Etats étrangers subventionnants et aux cantons suisses respectifs, oblige en effet de tenir pour chacune des sections de ce chemin de fer un compte spécial de rendement, avec tous les calculs compliqués que supposent les rapports de la ligne avec les autres chemins de fer suisses. Avant donc de nationaliser le Gothard, il sera bon de conclure avec les Etats subventionnants une convention ayant pour objet le rachat de ce droit de participation aux résultats financiers de l'entreprise. Si contre toute attente il n'était pas possible de s'arranger, ce n'est pas le surcroît de peine et de travail qui s'imposerait alors qui serait une raison suffisante d'exclure le Gothard de la nationalisation. C'est un élément si important des entreprises suisses de transport que des considérations secondaires de comptabilité et la possibilité de légères contestations avec les Etats subventionnants ne sauraient faire pencher la balance. D'ailleurs, il serait d'autant plus facile d'arriver à une entente que, en tenant compte dans une mesure suffisante des besoins du trafic local et en faisant les réductions de taxes projetées, on ne peut guère compter sur un dividende supérieur à 7 %.

Une autre question c'est de savoir dans quel rapport la Confédération se trouvera vis-à-vis des Etats contractants, après le rachat. La convention suppose que la construction et l'exploitation de la ligne sont l'affaire d'une compagnie privée, vis-à-vis de laquelle il est du devoir de l'Etat de sauvegarder les droits de la Confédération et de veiller, tant pour son propre compte que pour celui des Etats contractants, à l'exécution des prescriptions du traité. Mais cette convention ne prévoit point le passage de la ligne entre les mains de la Confédération; par suite, elle ne met aucune restriction à la liberté d'action de cette dernière, les Etats contractants ne s'étant réservé aucun droit d'opposition ou de participation à l'administration du chemin de fer. Comme, d'après le traité, la Confédération demeure parfaitement indépendante, il n'y a pas lieu de formuler à nouveau sa situation vis-à-vis des Etats contractants; après le rachat, elle devra remplir également les obligations que lui impose la convention, mais les Etats contractants n'auront point de surveillance particulière à exercer.

Aucune raison de droit public et international n'empêchant de comprendre le Gothard dans la nationalisation, les importantes raisons économiques qui militent en faveur de cette opération emportent la balance. Il faut observer seulement que le prochain

terme de dénonciation tombe au 30 avril 1904 et le moment de la cession au 1er mai 1909, soit six ans plus tard que pour les quatre autres chemins de fer. Cette différence, d'où ne résulte qu'une époque de transition assez courte, ne constitue nullement un argument contre le rachat; il existe aussi une différence, plus petite, il est vrai, pour le Jura-Simplon, dont le délai de cession qui expire le 1er mai 1903 est le même que pour le Central, le Nord-Est et l'Union suisse; seul le terme de dénonciation et par suite la période décennale qui doit faire règle pour le calcul du produit net, échoient deux années plus tard. Nous croyons d'ailleurs que lorsque le rachat sera chose décidée, il sera possible d'arriver à une entente qui permettra de nationaliser d'un seul coup les cinq chemins de fer principaux.

Nous avons renoncé à comprendre dans le rachat la ligne Genève-La Plaine et la gare de Genève qui sont la propriété de la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée; cette ligne, en effet, se trouve dans des conditions particulières qui exigent une solution spéciale. Comme on sait, des négociations sont pendantes entre le canton de Genève et la compagnie.

Si nous proposons de ne racheter que les cinq chemins de fer principaux, savoir le Jura-Simplon, le Central, le Nord-Est, l'Union suisse et le Gothard, cela ne veut pas dire que la Confédération doive à jamais s'en tenir là. On ne peut pas tout faire à la fois, et la nationalisation des cinq lignes en question ne rencontrera déjà que trop de difficultés. Il serait insensé d'aggraver encore une tâche aussi lourde et de la rendre impossible par le rachat immédiat des lignes secondaires. Quand l'administration sera entrée en fonction et possédera des organes exercés, il sera beaucoup plus facile d'en compliquer l'organisation.

Par cette limitation provisoire de la nationalisation on ne portera nullement préjudice aux *lignes secondaires*. Celles qui existent déjà trouveront, pour les correspondances et la jouissance commune de certaines installations, meilleur accueil auprès de la Confédération qu'elles n'en ont rencontré jusqu'ici auprès des compagnies privées ; en matière de tarifs, l'administration de l'Etat ne leur fera pas non plus une concurrence déloyale ; elle suivra les exemples d'équité donnés par les compagnies privées. C'est ainsi que jusqu'ici le Central a abandonné au chemin de fer de l'Emmenthal le service des marchandises de Berthoud à Soleure et au-delà, bien qu'il pût le conserver moyennant un détour par Herzogenbuchsee. Nous ne nous étendrons pas davantage sur ce point et renvoyons au message qui accompagne le projet de loi relatif aux chemins de fer secondaires.

On examinera ensuite avec soin si la Confédération doit se rendre *propriétaire* de ces chemins de fer ou simplement se charger de leur *exploitation* à des conditions favorables, conditions qui constitueraient une forme indirecte de subvention.

Pour ceux de ces chemins de fer qui n'existent encore qu'en *projet*, la Confédération pourra participer à leur établissement, puis à leur exploitation à l'instar des autres Etats. Quant au mode de cette participation, il serait aujourd'hui prématuré de le fixer ; la question se discute encore à l'étranger et l'on ne cesse d'en proposer de nouvelles solutions. Avant de rien décider, il convient d'attendre le résultat des expériences faites en France, en Belgique, en Allemagne et en Autriche-Hongrie. En revanche, on reconnaîtra hautement l'obligation pour la Confédération de donner le plus possible satisfaction aux contrées laissées jusqu'ici en dehors des communications par chemin de fer. La caisse de l'administration ne sera point mise par là trop fortement à contribution, si la collaboration de l'Etat se proportionne ici à l'augmentation de trafic que l'exploitation de ces lignes secondaires procurera aux autres lignes.

Par lignes secondaires nous avons entendu jusqu'ici les lignes à voie étroite ou normale qui servent au trafic ordinaire des voyageurs et des marchandises. En revanche, on excluera de la nationalisation, jusqu'à nouvel ordre, les *chemins de fer spéciaux* tels que chemins de fer de montagne, chemins de fer de tout genre pour touristes et les tramways de ville. La Confédération n'a aucun sujet d'acquérir ces chemins de fer qui ne satisfont qu'à des besoins locaux et ne servent qu'à l'industrie des étrangers ; il vaut mieux d'ailleurs que ces systèmes spéciaux soient dirigés sur place par des spécialistes.

III.

Nationalisation par la voie du rachat prévu dans les concessions.

1.

Avantages de ce procédé.

De l'exposé succint que nous avons fait du développement des chemins de fer en Suisse, il résulte que les essais de nationalisation tentés jusqu'ici ont échoué. Outre le danger qu'il y avait à ne vouloir nationaliser qu'une seule entreprise de chemin de fer, ce qui ne devait être, il est vrai, qu'une introduction à une opération plus étendue, d'autres raisons soulevèrent une puissante opposition,

raisons que la politique des chemins de fer aura pour tâche de prévenir le plus possible. Nous ne discuterons pas ici les objections de principe que l'on oppose à la nationalisation ; les motifs qui la recommandent ont été développés dans le chapitre précédent ; nous montrerons seulement que certains *modes d'acquisition* ne sauraient être admis.

Tout d'abord on peut procéder au rachat par voie de libre entente entre la Confédération et les compagnies privées. Cette voie, comme on sait, a été tentée sans succès avec les compagnies du Nord-Est et du Central. Il semble d'ailleurs que ce moyen soit le plus simple et le plus naturel, qu'il s'agisse du rachat des actions ou de celui de l'entreprise tout entière. Acheteurs et vendeurs connaissent l'objet de rachat et le rendement de cet objet ; les comptes annuels tenus sous le contrôle de l'Etat et les rapports publiés chaque année donnent tous les renseignements désirables à cet égard. Les actions ont en outre un marché public et la cote en indique tous les jours les fluctuations. Il est néanmoins, difficile de faire de justes évaluations, et plus difficile encore de fixer un prix d'achat qui soit généralement regardé comme équitable.

Les indications de la cote sont très peu sûres ; elles n'expriment pas le point de vue du capital ferme mais celui de la spéculation. L'estimation se fonde sur le dividende capitalisé d'une époque donnée et sur toutes les circonstances fortuites permettant de prévoir une augmentation ou une diminution des recettes. Pour faire monter les actions, on utilise notamment tous les bruits de nationalisation, et, de fait, toutes les fois que les autorités fédrales ont manifesté l'intention de racheter un chemin de fer, il s'est produit une hausse des valeurs de ce chemin de fer. Les spéculations de bourse n'étant qu'un jeu, les indications de la cote n'accusent que les résultats de ce jeu ; de là vient que pour les actions de chemins de fer les cours diffèrent souvent d'une manière considérable de la valeur intrinsèque de ces titres.

Quant aux données des comptes annuels et des rapports de gestion, elles sont loin d'être si claires pour chacun qu'elles puissent servir de base à des évaluations exactes, même pour le passé ; or, dans la vente de gré à gré, il faut tenir compte aussi des chances futures, de sorte que pour cette raison déjà, ce mode de procéder coûtera souvent plus cher que le rachat conforme aux concessions. L'actionnaire, c'est évident, ne vendra de gré à gré que s'il pense faire une bonne affaire ; mais dès que le prix d'achat est élevé, la plupart des gens, pris de méfiance, s'écrient qu'il l'est trop, surtout si l'on a recours pour l'acquisition à de grands consortiums de banque (sans l'entremise desquels, toutefois,

il est impossible de réunir un nombre suffisant d'actions). Dans ces conditions, il est facile de dire et d'avoir l'air de prouver que le prix est surfait. Les facteurs qui doivent servir de base à une évaluation juste sont si compliqués qu'il est presque impossible de déterminer la somme de rachat d'une façon compréhensible pour tout le monde et de donner les éclaircissements nécessaires. Il est donc très probable que toute vente de gré à gré aura le même sort que celle du Central.

Il en est autrement de l'autre mode de rachat, car ici les bases d'évaluation sont contenues dans les concessions. On a fait remarquer, il est vrai, que la rédaction souvent si vague des dispositions de rachat permet difficilement d'établir un compte exact obligatoire pour les deux parties. On s'est demandé, par exemple, ce qu'il faut entendre au juste par accessoires de la voie, par état parfaitement satisfaisant de celle-ci lors de la remise, par produit net considéré comme l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation, par dotation des fonds de réserve et de renouvellement, etc. Comme il est clair qu'en interprétant ces dispositions les compagnies feront valoir le point de vue le plus favorable aux actionnaires, il faut s'attendre à de longs débats et il est à prévoir que sur bien des points l'on ne parviendra pas à s'entendre. Avant l'introduction da la loi du 27 mars 1896, on n'aurait pu régler ces différends que si la Confédération eût tout d'abord notifié le rachat d'une manière qui l'engageât définitivement; lors du rachat de la ligne, il aurait fallu se tenir au terme fixé, alors même que, par suite de la décision intervenue, le résultat financier fût devenu tout à fait mauvais. Cette décision elle-même était exposée à tous les hasards, car, pour un certain nombre de lignes, les contestations devaient être tranchées par les tribunaux arbitraux, et, pour d'autres, par le Tribunal fédéral. Nous avons discuté tout cela dans notre message sur le projet de loi fédérale concernant la comptabilité des chemins de fer, du 11 novembre 1895, il serait superflu d'insister ici davantage.

Toutes ces difficultés ont été levées par la loi sur la comptabilité du 27 mars 1896. Grâce à cette loi, il est possible de discuter immédiatement les désaccords provenant d'une interprétation différente des concessions. Outre les comptes et bilans ordinaires, les compagnies doivent présenter des justifications spéciales du produit net et des frais de premier établissement, et effectuer au fonds de renouvellement les versements arriérés. S'il n'est pas possible de s'entendre à l'amiable sur ces points, le Conseil fédéral tranche le litige; il est loisible, d'ailleurs, aux compagnies d'appeler de sa décision au Tribunal fédéral, qui juge en dernier ressort. Par là, avant l'annonce du rachat, on peut en savoir approximativement le cout;

si même à cette époque tous les différends n'étaient pas terminés, ils seraient au moins nettement précisés. Nous parlerons dans un autre chapitre des principes de comptabilité à appliquer en cas de rachat et nous prouverons en même temps que, même au point de vue financier, la nationalisation est une affaire avantageuse.

Une autre raison qui milite en faveur du rachat conforme aux concessions, c'est qu'avec ce mode de procéder on n'est pas contraint d'ajourner la nationalisation. Pour le plus grand nombre des principales lignes, le délai de dénonciation expire le 1er mai 1898; il s'agit donc de faire diligence, si l'on veut être prêt pour ce moment-là; or, il n'y a pas d'autre moyen d'arriver plus promptement au but.

En outre, ce mode de rachat ne donne aucune prise à la chicane. En y recourant, la Confédération se conforme exactement aux concessions qu'elle a autrefois accordées aux compagnies. On ne voit donc pas comment, même au point de vue étroit d'une interprétation littérale, les gens les plus pointilleux pourraient attaquer ce procédé et trouver ne fût-ce qu'un prétexte de forme pour s'élever contre la nationalisation; des considérations portant sur le fond des choses seront seules décisives.

En vertu des raisons que nous avons dites, on ne saurait discuter pour le moment le rachat par voie *d'expropriation*, car, indépendamment d'autres motifs, cet examen ne pourrait qu'embrouiller la question de la nationalisation et en retarder la solution. D'ailleurs aucune demande d'initiative n'a été formulée à ce sujet.

2.

Si l'on peut procéder à la nationalisation sans revision préalable de la constitution.

A diverses reprises l'on a exprimé l'opinion que les chemins de fer ne pouvaient être nationalisés, même par la voie du rachat prévu dans les concessions, sans que le peuple et les cantons en eussent donné l'autorisation expresse par une modification de la constitution. Après mûr examen de la question, nous ne pouvons que maintenir notre manière de voir exprimée dans le supplément au message concernant l'achat d'actions du chemin de fer Central Suisse du 15 mai 1891. A cette époque, nous avons tranché par l'affirmative la question de savoir si d'une manière générale la Confédération a le droit de posséder des chemins de fer et de les exploiter, et nous avons contesté que ce droit dût lui être préalablement

conféré par la voie constitutionnelle, estimant cette question résolue d'une manière absolument claire par l'article 23 de la constitution fédérale.

Cet article qui a passé mot pour mot de la constitution de 1848 dans celle d'aujourd'hui est conçu en ces termes : « La Confédération peut ordonner à ses frais, ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays. Dans ce but elle peut ordonner l'expropriation moyennant une juste indemnité. La législation fédérale statuera les dispositions ultérieures sur cette matière. L'Assemblée fédérale peut interdire les constructions publiques qui porteraient atteinte aux intérêts militaires de la Confédération. »

En présence de cette disposition, le droit de la Confédération de posséder et d'exploiter des chemins de fer ne saurait être mis en doute que si les chemins de fer ne pouvaient être considérés comme des travaux publics ou s'il existait des raisons particulières de ne point les comprendre parmi ceux que vise le texte constitutionnel.

Or, l'on n'imagine guère d'entreprise qui ait un caractère d'intérêt général plus marqué qu'un chemin de fer, surtout si tous les chemins de fer ou les principaux d'entre eux devenaient la propriété de la Confédération.

Pour oser soutenir le contraire, il faudrait avoir la preuve qu'il n'était pas dans l'intention du législateur de comprendre les chemins de fer parmi les travaux publics mentionnés à l'article 21 de l'ancienne constitution fédérale.

Mais c'est précisément l'inverse qui est le vrai : l'article 23 de la constitution fédérale, dans la teneur même qu'il a aujourd'hui, avait déjà été proposé par la commission de révision à la diète constituante. Dans son rapport du 26 avril 1848, annexé au projet de constitution, la commission, comme nous l'avons déjà rappelé au début, fait la déclaration suivante à propos de cet article qui a trait aux travaux publics.

« La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides des travaux publics, et, dans ce but, ordonner l'expropriation moyennant indemnité. *Cet article visait tout particulièrement l'établissement des chemins de fer.* »

Lors des délibérations de la diète sur ce projet de la commission, le même point de vue fut également soutenu[1]).

[1]) Recès fédéraux, 1847, IV, 184; rapport de la commission, page 25.

A côté de ces déclarations et de la teneur parfaitement claire de l'article en question, on ne trouve nulle part trace de l'opinion contraire suivant laquelle l'expression « travaux publics » ne s'appliquerait point aux chemins de fer.

De fait, tous les chemins de fer ont été créés en vertu de l'article 23 (article 21 de l'ancienne constitution), c'est-à-dire parce qu'on les considérait comme des travaux publics et qu'on les déclarait tels. La loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872 contient à l'article 12, en conformité de l'article 6 de l'ancienne loi du 27 juillet 1852, la prescription suivante : « La législation fédérale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique s'applique à tous les chemins de fer concédés par la Confédération. » La loi sur l'expropriation du 1er mai 1850 fut édictée en exécution de l'article 21 de la constitution fédérale, et, à l'article 1er, déclarée applicable lorsqu'en vertu de l'article 21 de la constitution fédérale, la Confédération fait exécuter des travaux publics, ou que l'application de cette loi d'expropriation à d'autres travaux de cette nature est décrétée par l'Assemblée fédérale.

Ainsi, par l'application de ces dispositions légales, tous les chemins de fer privés ont été expressément déclarés « travaux publics » et, par l'octroi du droit d'expropriation, ils ont été « subventionnés » dans le sens de l'article 23 de la constitution fédérale. Il suit de là que, comme propriété de la Confédération, ils sont également des travaux publics et que par conséquent la Confédération a aussi le droit, non seulement d'établir, mais *d'acquérir*, de *posséder* et *d'exploiter* des chemins de fer ; autrement, la réserve faite dans toutes les concessions relativement au rachat n'aurait aucun sens.

Ceux même qui en 1852 tenaient que la construction des chemins de fer devait être laissée à l'industrie privée, n'ont point révoqué en doute, mais, au contraire, reconnu expressément ce droit de la Confédération, comme cela ressort nettement du rapport de la commission du Conseil national du 1er mai 1852. L'on a contesté, il est vrai, qu'à teneur de l'article 21, la Confédération eût l'obligation de construire des chemins de fer, mais on convenait qu'elle en avait bien le droit aussi, bien que son premier devoir fût d'encourager les cantons dans leurs entreprises [1]).

Que le rachat soit autorisé par la constitution, c'est ce qu'il est impossible de mettre en doute, quand de l'article 23 l'on rapproche l'article 26, conçu en ces termes :

---

[1]) *Feuille féd.* 1852, II, 149.

« La législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est du domaine de la Confédération. »

En accordant ainsi à la Confédération une compétence exclusive en matière de chemins de fer, il est clair que l'intention de l'Assemblée fédérale n'était pas d'affaiblir ni de restreindre celle qu'elle possédait déjà. En tout cas, la Confédération ne voudrait pas renoncer au droit de racheter les chemins de fer au terme fixé dans les concessions. Si, relativement au rachat de gré à gré et à l'expropriation, une révision constitutionnelle peut paraître nécessaire, il n'en est point de même à l'égard du rachat prévu par les concessions; depuis 1852, celui-ci est unanimement reconnu pour autorisé par la constitution; il a été, par suite, admis dans la loi fédérale du 27 juillet 1852 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, et dans toutes les concessions. En présence de la pratique suivie depuis plus de quarante ans par l'Assemblée fédérale en conformité de la loi, on peut hardiment qualifier d'inexacte l'interprétation suivant laquelle cette assemblée n'aurait réservé à la Confédération le droit de racheter les chemins de fer que théoriquement, pour le cas où plus tard elle voudrait, par un nouvel article constitutionnel, l'autoriser à faire usage de ce droit. Comme nous l'avons montré, une telle interprétation est en contradiction avec toutes les déclarations précédentes des autorités fédérales.

Si donc, aux termes de la constitution, l'Assemblée fédérale est compétente pour décider le rachat prévu dans les concessions, nous sommes d'avis que cette décision soit promulguée sous la forme d'une *loi fédérale* soumise au référendum facultatif. Le passage du système des chemins de fer privés à celui de l'exploitation par l'Etat est une question d'une telle importance économique et politique qu'on ne peut la résoudre d'une manière satisfaisante qu'avec l'assentiment de la majorité du peuple suisse, et que ne pas réclamer en pareil cas une votation populaire ce serait méconnaître le caractère démocratique de la politique fédérale. Cette raison nous semble décisive ; aussi croyons-nous superflu d'insister davantage sur ce côté de la question.

3.

Résultat financier du rachat aux termes des concessions.

Le moment est venu, selon nous, d'édicter une loi fédérale notifiant le rachat prévu par les concessions, non seulement parce qu'on peut espérer de la nationalisation les avantages économiques dont il a été question dans le chapitre précédent, mais parce que les chemins de fer suisses sont arrivés à un point de développement qui permet

d'en remettre l'exploitation à l'Etat, comme le prévoient les concessions. Les relations de ces chemins de fer avec diverses lignes internationales de transit nous sont une assurance que le trafic continuera de se développer normalement. Le résultat financier de l'année ne dépend pas d'un facteur unique : outre le Gothard qui relie l'Allemagne à l'Italie, il y a l'Arlberg qui fait communiquer l'Autriche-Hongrie avec la France ; et à ces deux grandes lignes se rattachent les nombreuses communications entre le lac de Constance et le lac de Genève, ainsi que le trafic indigène qui ne cesse de se développer. Nous avons cité plus haut les chiffres qui attestent l'importance de ce développement et nous nous bornons ici à y renvoyer. Si pour cette raison déjà on peut compter sur un rendement favorable, la loi sur la comptabilité, du 27 mars 1896, nous garantit en outre que la Confédération ne rachètera les chemins de fer qu'à un prix avantageux. Nous sommes bien loin de vouloir faire tort aux actionnaires, mais nous croyons de notre devoir d'empêcher que la Confédération ne paye des valeurs fictives et ne récompense une spéculation malsaine. Si, grâce à des installations en partie insuffisantes pour un trafic considérablement accru, grâce, par conséquent, à une augmentation artificielle du rendement, certaines administrations ont pu délivrer des dividendes exagérés, la Confédération n'est nullement obligée, pour cela, de prolonger indéfiniment cette situation exceptionnellement favorable aux actionnaires. Ramener au taux convenable le cours excessif d'une action, ce n'est point du tout en diminuer la valeur intrinsèque, et il faut méconnaître étrangement la vérité pour voir une perte réelle de capital dans la réduction de cours trop élevés ; les spéculateurs porteurs d'actions de chemins de fer peuvent sans doute n'y pas trouver leur compte, les valeurs vraies n'y perdent rien.

La nouvelle loi sur la comptabilité fournit les bases nécessaires pour une juste évaluation des chemins de fer suisses et pour trancher d'une manière équitable les différends qui pourront surgir. Ce sera l'objet du chapitre suivant de montrer dans le détail à combien doit s'élever le rachat des lignes principales. Si ces calculs ne peuvent se formuler en chiffres, puisqu'on doit compter aussi avec le produit des années à venir, c'est-à-dire avec de simples probabilités, ils n'en sont pas moins aussi sûrs que peuvent l'être des calculs de cette nature, car ils reposent sur des principes solides, inattaquables aujourd'hui, au lieu qu'avant la loi bien des obscurités embarrassaient la voie du rachat.

IV.

Evaluation des indemnités.

Fondés sur les raisons développées ci-dessus, nous vous proposons de notifier au prochain délai de dénonciation, le rachat des cinq chemins de fer suivants: le *Jura-Simplon ;* le *Central suisse* y compris ses parts à la ligne du Bötzberg, au chemin de fer du sud de l'Argovie et à la ligne Wohlen-Bremgarten; le *Nord-Est suisse*, y compris ses parts aux mêmes lignes possédées en commun, y compris aussi la part de la commune de Bremgarten à la ligne Wohlen-Bremgarten ; *l'Union suisse* et le *Gothard*. Le rachat de ces lignes se fera sur la base des dispositions légales et des concessions octroyées par la Confédération et les cantons.

1.

Concessions et dispositions qu'elles contiennent relativement au rachat.

Pour les chemins de fer mentionnés on prendra notamment en considération :

1. Pour le Jura-Simplon : l'arrêté fédéral du 19 décembre 1889 transférant les concessions des chemins de fer de la Suisse occidentale-Simplon, du Jura-Berne-Lucerne et du Berne-Lucerne aux compagnies des deux premiers réseaux, fusionnées sous le nom de chemin de fer Jura-Simplon (*Recueil des chemins de fer*, nouv. série, X. 227).

2. Pour le Central : la convention du 1er octobre 1889 et 10 janvier 1890 entre le Département fédéral des Chemins de fer et le comité de direction du Central suisse, relative à la réunion des concessions du Central en ce qui concerne le droit de rachat réservé à la Confédération. Cette convention est reproduite dans le message du Conseil fédéral du 28 novembre 1893 (*F. féd.* de 1893, V. 205) et a été ratifié par les conseils législatifs le 22 décembre de la même année (*Recueil des chemins de fer*, nouv. série, XII. 782).

3. Pour l'Union suisse : la convention du 7 mai 1896 entre le Département fédéral des Chemins de fer et le conseil d'administration de l'Union suisse, au sujet de la réunion des concessions de l'Union, en ce qui concerne le droit de rachat réservé à la Confédération.

4. Pour le Nord-Est et la part de la commune de Bremgarten à la ligne Wohlen-Bremgarten : les dispositions de rachat contenues dans les arrêtés fédéraux ratifiant les concessions cantonales ou dans les concessions octroyées par la Confédération

5. Pour le Gothard, qui forme un objet unifié de rachat : les conditions fixées par les conseils législatifs, lors de la ratification des concessions cantonales et, plus tard, lorsqu'ils accordèrent de nouvelles concessions.

Les dispositions de rachat sont les suivantes :

a. *Termes de rachat.* Les termes les plus proches tombent aux années 1903 à 1915. Nous joignons au présent message un tableau de ces différents termes, où se trouve également indiquée en mètres l'étendue des lignes répondant à chacun d'eux (annexe I). Suivant l'arrêté fédéral du 25 juin 1890, les lignes Altstetten-Zoug-Lucerne et Thalweil-Sihlbrücke-Zoug forment un objet unifié de rachat, dont l'acquisition ne pourra se faire qu'après que la dernière de ces lignes aura été exploitée pendant dix ans.

b. *Délais de dénonciation* : les concessions antérieures à 1873 prescrivent que le rachat doit être notifié 5 ans d'avance. Dans un seul cas, le délai de dénonciation est de 4 ans 10 mois. Les concessions accordées depuis par la Confédération prévoient un délai uniforme de 3 ans.

c. *Objets de rachat* : A teneur des anciennes concessions, la Confédération a le droit d'acquérir une ligne dans toute son étendue, avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements. La concession normale est conçue en ces termes : Par le rachat, la Confédération devient propriétaire de la ligne avec son matériel d'exploitation et les autres accessoires. Dans tous les cas les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours.

La concession pour le Jura-Simplon contient la disposition suivante : « Par le rachat, la Confédération devient propriétaire de toutes les lignes avec leur matériel d'exploitation, les bâtiments et les approvisionnements. »

d. *Etat des lignes* : Suivant les dispositions de rachat, à quelque époque que le rachat ait lieu, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération *dans un état parfaitement satisfaisant.* Si cette obligation n'était pas remplie, on effectuerait une retenue proportionnelle sur la somme de rachat. D'après la concession fédérale, pareille déduction aurait encore lieu, si les fonds de réserve et de renouvellement ne suffisaient pas à suppléer ce qui manque.

e. *Produit net.* La disposition y relative est très importante : en cas de rachat, déclarent les anciennes concessions, l'indemnité à payer sera égale à 25 fois le produit moyen des dix années qui précéderont immédiatement l'époque de l'annonce du rachat. De ce produit net, on déduira d'ailleurs les sommes portées au compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.

Aux termes de la concession normale, le produit net se compose de l'excédent total des recettes sur les dépenses de l'exploitation ; au nombre de ces dernières on rangera les sommes portées au compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.

L'arrêté fédéral du 19 décembre 1889 concernant le transfert des concessions au Jura-Simplon, ne contient pas de définition plus précise du produit net.

f. *L'indemnité de rachat* doit, exception faite pour quelques lignes, égaler 25 fois le produit net, mais en aucun cas elle ne pourra être inférieure aux frais d'établissement. Les nouvelles concessions disent qu'elle ne pourra être inférieure aux frais de premier établissement et des installations y relatives, sous déduction toutefois, du montant des fonds de renouvellement et de réserve.

Pour l'acquisition du Jura-Simplon, le prix d'achat sera déterminé par le produit net moyen obtenu sur l'ensemble du réseau pendant les dix années qui auront précédé immédiatement celle de l'annonce du rachat. En aucun cas, il ne pourra être inférieur aux frais d'établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction toutefois du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve.

Dans la détermination du prix de rachat pour le Gothard, on tiendra compte des droits réservés aux subventions par la convention internationale. En aucun cas, l'indemnité de rachat ne pourra être inférieure à l'excédent des frais d'établissement sur les subventions.

g. Pour les contestations pouvant s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent, les arrêtés fédéraux ratifiant les concessions cantonales avaient prévu un tribunal arbitral. Mais aux termes de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, du 23 décembre 1872 (article 30), toutes les contestations de droit privé entre la Confédération et une compagnie de chemin de fer doivent être soumises au Tribunal fédéral. D'après l'article 21 de la loi fédérale du 27 mars 1893, le Tribunal fédéral connaît de tous les cas qui, à teneur des clauses de rachat contenues dans les concessions, devraient être soumis à des arbitres.

Pour plus ample information nous renvoyons au tableau ci annexé (annexe II) où sont indiqués les différents objets de rachat chemins de fer et lignes, l'étendue des lignes, les termes de rachat et toute autre circonstance intéressant le rachat des principaux chemins de fer suisses, en tant qu'il s'agit du terme le plus proche.

2.

Rachat de lignes partielles ou de réseaux entiers et établissement des comptes y relatifs.

Comme on le verra par l'annexe II, le réseau du Nord-Est se compose de lignes particulières pour chacune desquelles il existe une concession spéciale, indépendante des autres et accordée à une époque différente. En raison de cette circonstance, il est loisible à la Confédération de ne racheter, selon ses convenances, que telle ou telle ligne de cette entreprise. Mais ce rachat en détail exige une comptabilité particulière pour chaque ligne formant, suivant la concession, un objet de rachat indépendant, afin que l'indemnité à payer, qui doit se calculer soit d'après le produit net capitalisé, soit d'après le capital d'établissement, puisse être déterminée séparément pour chacune d'elles.

Comme il résulte du message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 28 novembre 1893, concernant la réunion des dispositions de rachat, les compagnies de chemins de fer ont été invitées en 1888 à établir, dans le sens des concessions, des comptes séparés au sujet des frais d'établissement et des résultats de l'exploitation. En même temps, le Conseil fédéral se déclarait prêt à entrer en négociations avec les compagnies pour chercher si, par la réunion des concessions, on ne parviendrait pas à supprimer les calculs spéciaux du produit. La seule convention dans ce sens conclue alors, le fut avec le Central, et encore n'est-elle valable que pour un rachat éventuel, le 1er mai 1903. Un rachat uniforme a été convenu avec le Jura-Simplon, en 1889, lors de la ratification de la fusion, et avec l'Union suisse, le 7 mai 1896.

Les négociations entamées à ce sujet avec le Nord-Est sont restées jusqu'ici sans résultat. A l'heure où nous terminions nos calculs, cette compagnie n'avait pas non plus établi de comptes séparés pour le capital d'établissement et le produit de l'exploitation. Les comptes et bilans se rapportent sans exception à la totalité de l'entreprise et ne peuvent en conséquence servir de base pour le calcul des indemnités particulières.

Aussi, pour le Nord-Est également, force nous a été de fonder nos calculs sur la totalité de l'entreprise; en quoi nous avons admis que l'indemnité de rachat doit être calculée d'après le produit net ou le capital d'établissement du réseau tout entier, car il semble inadmissible qu'en acquérant tout un réseau, la Confédération doive payer pour les bonnes lignes 25 fois le produit net et pour celles de moindre valeur le montant des frais d'établissement.

Bien qu'on n'eût pas perdu tout espoir de conclure avec le Nord-Est une convention touchant la fusion de toutes les lignes en un objet unifié de rachat, dans le sens de l'article 6 de l'arrêté du Conseil fédéral du 21 juillet 1888 *(Recueil des chemins de fer,* nouv. série, X. 81), il n'en fallait pas moins rassembler les éléments permettant de déterminer la valeur de chaque ligne en particulier. Nous avons donc demandé qu'à partir de 1888 le Nord-Est présentât des comptes séparés du produit et des frais d'établissement des différentes lignes qui, à teneur des concessions, forment un objet de rachat indépendant; ces comptes nous sont parvenus à la fin de 1896, mais ils furent trouvés insuffisants et ne purent être utilisés pour nos calculs.

Si, au point de vue du rachat, toutes les lignes d'une compagnie ne forment qu'un objet indivisible, les termes de dénonciation et de rachat doivent aussi être uniformes. Pour le Jura-Simplon, le Central et l'Union suisse le prochain terme de rachat est fixé au 1er mai 1903. Pour la première de ces compagnies le rachat doit être annoncé d'ici au 30 avril 1900, pour les deux autres d'ici au 30 avril 1898. Le Gothard peut être racheté le 1er mai 1909, avec dénonciation jusqu'au 30 avril 1904. Pour le Nord-Est, le rachat des lignes les plus importantes peut avoir lieu le 1er mai 1903, pour l'une d'elles le 26 février 1903.

3.

Objets de rachat.

A teneur des dispositions de rachat, la Confédération, moyennant le paiement des indemnités prévues, devient propriétaire des lignes avec le matériel d'exploitation, les bâtiments et les approvisionnements. En vertu de cette définition de l'objet de rachat, le produit net, tel que l'entendent les concessions, ne doit représenter que le produit net obtenu sur l'objet de rachat proprement dit. Or, le produit net, tel qu'il résulte des comptes des compagnies, ne se compose pas seulement du produit des objets de rachat mais encore

du produit des entreprises accessoires, des immeubles, de l'encaisse, des titres et des créances diverses. On doit donc procéder à un triage pour déterminer le produit net des objets de rachat proprement dits. Il suit que, contre paiement de 25 fois le produit net moyen, la Confédération devient propriétaire, non pas de tout l'actif de la compagnie, mais seulement de l'objet de rachat, qu'elle acquiert les lignes avec le matériel d'exploitation, les bâtiments et les approvisionnements, mais non les entreprises accessoires, les immeubles, l'encaisse, les titres et les créances diverses. Pour les lignes que la Confédération devra racheter pour une somme égale au capital d'établissement, on ne tiendra pas compte du produit net dans la détermination du prix d'achat. La Confédération devant posséder, aussi bien que les compagnies, un capital d'exploitation disponible, il lui faudra s'en procurer un et en tenir compte dans le budget d'exploitation et les comptes qui s'y rattachent. En ce qui concerne les entreprises accessoires, nous ferons remarquer encore que seul le Nord-Est en a de telles (navigation à vapeur sur les lacs de Constance et de Zurich), mais que jusqu'à présent le produit net n'en a pas été enregistré à part; pour celles-ci et pour l'entreprise des chemins de fer il n'y a qu'une comptabilité commune des recettes et des dépenses qui ne permet pas de constater la part de ces entreprises accessoires dans certains articles à considérer; il faudra donc procéder ici à une séparation.

4.

Calcul des indemnités de rachat.

Suivant les conditions de rachat, l'indemnité, au prochain terme, doit être égale à 25 fois le produit net moyen des dix années précédant la notification de rachat, ou tout au moins au capital de premier établissement tel qu'il résulte des comptes des compagnies. Pour le Gothard on devra déduire de ce capital le montant des subventions. Ainsi deux principes d'estimation sont en présence, le 25^{me} multiple du produit net d'une période déterminée et le capital d'établissement; en d'autres termes, pour déterminer le prix de rachat on prendra pour base ou le capital qui a produit le rendement net, ou une somme égale à 25 fois la moyenne du produit net; et, dans chaque cas, c'est la plus grande de ces deux valeurs qui sera prise en considération.

a.

Capital d'établissement.

A teneur des diverses dispositions de rachat, l'indemnité doit égaler au moins les montants suivants :

1. Jura-Simplon : les frais d'établissement, tels qu'ils résultent des comptes, déduction faite des fonds de réserve et de renouvellement ;
2. Nord-Est : le capital de premier établissement (pour quelques lignes, déduction faite des fonds de réserve et de renouvellement) ;
3. Central et Union suisse : le capital de premier établissement ;
4. Gothard : le capital d'établissement, déduction faite des subventions ;
5. Wohlen-Bremgarten : les frais de premier établissement, déduction faite des fonds de réserve et de renouvellement.

Ces diverses données ne peuvent avoir d'autre signification sinon que l'indemnité de rachat doit égaler au moins les capitaux réellement employés par le concessionnaire *actuel* pour l'établissement ou l'acquisition des objets de rachat, dans le sens de la loi sur la comptabilité ; on tiendra compte naturellement des réserves particulières concernant la déduction des subventions, des fonds de réserve et de renouvellement, ainsi que d'autres montants pour état défectueux de la voie et du matériel d'exploitation, etc. En tout cas, les mots « capital de *premier* établissement, etc. » ne signifient pas que, pour fixer l'indemnité de rachat, l'on doive considérer outre les capitaux employés par les concessionnaires actuels, ceux qui furent consacrés à l'entreprise par les concessionnaires précédents, mais perdus lors de la liquidation ; les dispositions de rachat ne visent évidemment que les frais d'établissement des compagnies qui, à l'époque de la notification ou du rachat lui-même, étaient en possession légitime des concessions.

Un point extrêmement important pour le calcul de l'indemnité d'après le capital d'établissement, c'est l'époque à laquelle doit être déterminé ce capital. Pour évaluer la moyenne du produit net, les dispositions de rachat prescrivent une période de 10 ans ; mais nulle part elles ne fixent expressément l'époque à laquelle le capital d'établissement doit être déterminé. Cette époque doit évidemment coïncider avec l'expiration de la période de 10 ans, car ce n'est que dans cette supposition qu'il est possible, au sens des dispositions précitées, de calculer l'indemnité pour l'époque de la notification de rachat. Toutefois, la détermination défi-

nitive du capital d'établissement ne peut encore avoir lieu à cette époque, mais seulement à celle du rachat effectif, comme cela ressort des développements qui vont suivre.

Suivant les dispositions de rachat, la ligne et ses accessoires doivent être livrés dans un état parfaitement satisfaisant. Or, l'état de la ligne ne peut être considéré comme parfaitement satisfaisant que si les installations et constructions existantes répondent tant au point de vue de la qualité que de la quantité, aux exigences du trafic et de la sûreté de l'exploitation. La Confédération sera donc certainement obligée de réclamer l'exécution de divers travaux complémentaires, tels qu'agrandissements de gares, doubles voies, etc., ou une augmentation du matériel d'exploitation. Mais, suivant la loi sur la comptabilité, ces dépenses peuvent être portées au compte de construction, lorsqu'il en résulte, dans l'intérêt de l'exploitation, une augmentation ou une amélioration essentielle des constructions et installations. Si donc le rachat d'une ligne s'opère d'après le capital d'établissement, il faut indemniser aussi la compagnie des dépenses complémentaires de cette nature. Il en est autrement quand l'indemnité de rachat est fixée d'après le produit net capitalisé. En pareil cas, la Confédération a le droit de demander que les travaux complémentaires et acquisitions nécessaires soient faits aux frais de la compagnie, ou qu'une retenue proportionnelle soit effectuée sur l'indemnité de rachat. Il y a toutefois une limite à ces charges imposées à une compagnie. Aussitôt, en effet, que le capital d'établissement augmenté de ces dépenses supplémentaires dépasse l'indemnité calculée d'après le produit net, la Confédération est tenue d'allouer à la compagnie un dédommagement égal à l'excédant en question ; en d'autres termes, l'indemnité de rachat n'est plus fixée d'après le produit, mais d'après le capital.

Il ressort de ce qui précède qu'à la lumière de la loi sur la comptabilité, les dispositions de rachat doivent être interprétées dans ce sens, savoir que l'indemnité de rachat doit être égale à 25 fois le produit net moyen des 10 années précédant l'annonce de rachat, ou tout au moins au capital que représentent les objets de rachat à l'époque de la remise du chemin de fer.

Nos évaluations touchant les dépenses probables de construction vont jusqu'à l'époque du rachat ; dans ces évaluations nous n'avons admis que des chiffres peu élevés. Quant à déterminer exactement les travaux et acquisitions complémentaires à effectuer après l'annonce de rachat, c'est ce qui ne sera possible qu'à cette époque.

L'exposé qui précède ne se rapporte dans l'essentiel qu'au

chemin de fer avec le matériel d'exploitation et les bâtiments. En ce qui concerne les approvisionnements, il faut remarquer qu'ils doivent être assez considérables pour satisfaire pleinement aux exigences de l'exploitation ; dans le cas contraire, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat. Mais comme nous manquons des données nécessaires pour évaluer leur effectif dans l'avenir, nous avons basé partout nos calculs sur leur état à la fin de 1895, sans reconnnaître par là que ces chiffres répondront aux quantités réelles.

Pour des raisons que nous développerons tout à l'heure, en calculant le capital d'établissement, on laissera hors de considération les entreprises accessoires, les immeubles et les fonds disponibles.

Pour terminer, nous ferons encore remarquer que les pertes non compensées (pertes sur l'émission d'actions et dépenses à amortir, éventuellement aussi déficits d'exploitation) qui figurent à l'actif des bilans des compagnies, sont entièrement à la charge de ces dernières et qu'en conséquence il n'y a pas lieu d'en tenir compte dans le calcul de l'indemnité de rachat.

b.

Produit net.

Comme nous l'avons dit, l'indemnité de rachat doit être égale à 25 fois le produit net moyen des 10 années précédant l'annonce de rachat, en tant que cette indemnité n'est pas calculée d'après le capital.

Les dispositions de rachat antérieures à l'année 1878 ne donnent pas de définition précise du produit net, mais prescrivent qu'on doit déduire de ce produit les sommes portées au compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve. Suivant les concessions fédérales accordées depuis lors, le produit net est constitué par l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation, déduction faite des sommes portées au fonds d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve. Cela ne veut pas dire que le compte du produit net faisant règle pour le rachat soit identique avec le compte d'exploitation dans les comptes annuels des compagnies. De ce que les comptes annuels se divisent en un compte restreint d'exploitation et en un compte de profits et pertes, il ne s'ensuit pas que le solde du premier doive être considéré comme le produit net de l'entreprise.

Le règlement du Conseil fédéral sur la présentation et la forme des comptes et bilans des compagnies de chemins de fer, du 25 novembre 1884, a bien prescrit l'établissement d'un compte particulier de l'exploitation à côté du compte général de profits et pertes, mais non point dans l'idée que cette séparation de comptes aurait une importance fondamentale pour la fixation du produit net. Cet enregistrement, en deux comptes séparés, n'a essentiellement pour but que de permettre l'examen comparatif des résultats annuels, selon les exigences d'une statistique systématique ; ce qui serait impossible avec une comptabilité commune pour les recettes et les dépenses de tout genre. On aurait tort également de dériver du compte de profits et pertes le produit net des objets de rachat, car ce compte comprend les profits et pertes de toute nature, et, en conséquence, ceux aussi qui n'ont aucun rapport avec ce produit net.

Pour déterminer le produit net on se fondera plutôt sur les considérations suivantes : les concessions ne donnant pas d'indication précise et ne concordant pas non plus parfaitement, force est donc de remonter au sens et à l'intention des conventions passées entre la Confédération et les compagnies de chemins de fer. On a stipulé une valeur de rachat qui assure à la Confédération ou aux cantons la possession des chemins de fer à un prix égal au produit net de l'exploitation, c'est à dire du service des transports. C'est donc sur le compte d'exploitation au sens restreint qu'on doit se fonder avant tout pour calculer l'indemnité de rachat. Mais, comme on l'a déjà fait remarquer, on ne doit pas s'en tenir au formulaire d'après lequel sont établis les comptes annuels des compagnies ; ce formulaire en effet range dans le compte de profits et pertes différents articles qui par leur corrélation étroite avec l'exploitation des chemins de fer rentrent dans le compte d'exploitation. Ce sont les versements aux fonds de réserve et de renouvellement, la majeure partie des dépenses pour différents buts, les prélèvements sur les fonds spéciaux et certaines dépenses pour l'amortissement du capital.

Nous avons donc fait rentrer les résultats annuels moyens dans un *compte de rendement* qui contient les articles du compte de profits et pertes faisant règle pour le rachat, et nous y avons ajouté un *compte général de la compagnie* qui comprend tous les articles des comptes annuels et, par conséquent, ceux aussi qu'il n'y a pas lieu de prendre en considération pour le rachat. Cette sorte de classement permet de contrôler exactement et de comparer nos calculs avec les comptes annuels ordinaires que les compagnies joignent à leurs rapports de gestion.

Pour motiver le classement adopté nous ferons remarquer ce qui suit :

a. Recettes.

Parmi les *recettes* du *compte de rendement* conforme aux concessions (annexe VII, a) on rangera :

1. Les *recettes d'exploitation*, conformément au compte d'exploitation des comptes annuels de la compagnie. Il n'est pas besoin ici d'explication.

2. *Les prélèvements sur le fonds de renouvellement*, de même que, d'autre part, les versements au fonds de renouvellement doivent figurer parmi les dépenses d'exploitation.

Il est clair tout d'abord que les dépenses pour le renouvellement de la superstructure, du matériel roulant et du mobilier sont des dépenses d'exploitation proprement dites, non seulement les dépenses de renouvellement enregistrées dans le compte d'exploitation au sens restreint, mais celles aussi qui figurent au fonds de renouvellement ; certaines compagnies de chemins de fer, en effet, n'inscrivent en général au compte d'exploitation que les salaires, soit la moindre partie des dépenses de ce genre. En revanche, elles portent les acquisitions de matériel au débit du fonds de renouvellement, se conformant en cela à des principes de comptabilité parfaitement rationnels.

Mais si l'on veut connaître avec exactitude les dépenses pour le renouvellement de la superstructure, du matériel roulant et du reste du matériel pendant la période moyenne de 10 ans, il ne suffit pas de déterminer la moyenne de ces 10 années d'après leurs dépenses effectives. Intentionnellement ou non, on peut ne faire dans cette période que des dépenses inférieures à celles qui sont exigées par le règlement. Théoriquement parlant, les dépenses pour une ligne tout à fait neuve sont minimes ; mais dès le début déjà l'on devrait mettre de côté les sommes nécessaires pour que les charges à venir se répartissent également sur tous les exercices. Comme les principaux chemins de fer suisses sont déjà depuis longtemps en exploitation, un certain équilibre ne manquera pas de s'établir dans cet espace de 10 ans ; mais que cet équilibre soit encore bien imparfait, même sur la base des fonds de renouvellement existants, c'est ce que montrent les chiffres de la statistique qui sert de fondement aux calculs de l'annexe III ; il en résulte que, pour quatre chemins de fer, les dépenses effectives de renouvellement durant cette période sont demeurées bien inférieures à ce qu'ils auraient dû dépenser selon leurs propres règlements. Reste à savoir

naturellement si ces dépenses réglementaires sont convenablement évaluées ; or tel n'est pas le cas déjà pour les lignes qui n'ont constitué de fonds que pour une partie des renouvellements, pour la superstructure, par exemple, ou pour le matériel roulant.

En outre, la nouvelle loi sur la comptabilité prescrit une tout autre constitution du fonds de renouvellement que les règlements des administrations de chemins de fer. Ces dernières en effet ne veulent que pourvoir aux dépenses moyennes indispensables pour un renouvellement convenable durant une période plus ou moins longue, au lieu que, suivant la loi sur la comptabilité, le fonds de renouvellement est constitué pour les constructions et installations sujettes à usure, non seulement pour la superstructure et le matériel roulant, mais encore pour le mobilier et les ustensiles. Il est clair que pour satisfaire aux exigences de la loi précitée, les versements au fonds de renouvellement doivent être beaucoup plus considérables que ne l'exigeait le but restreint des compagnies.

Il ne suffit donc pas de ne porter au compte d'exploitation que les versements effectués jusqu'ici au fonds de renouvellement et les prélèvements faits sur ce fonds, comme représentant ce qui est nécessaire pour le renouvellement ; il faut y ajouter les montants qu'aurait exigés une dotation suffisante du fonds de renouvellement pendant la période de dix ans qui doit servir de base au calcul du produit net. Les négociations avec les compagnies de chemins de fer touchant le montant des versements à effectuer au fonds de renouvellement n'étant pas terminées, ces versements complémentaires ne peuvent être évalués qu'approximativement.

Pour cette évaluation, on s'est enquis de la durée moyenne d'utilisation des objets auxquels est affecté le fonds de renouvellement, savoir la superstructure, le matériel roulant et le matériel d'exploitation ; puis l'on a recherché depuis combien de temps en moyenne ces objets sont utilisés par le chemin de fer respectif et l'on a déterminé ainsi le degré d'usure actuel. Ensuite, sur la base du capital d'établissement consacré à ces objets (frais d'établissement ou d'acquisition), on a estimé la moins-value subie par suite d'usure et on a pu fixer ainsi le montant normal des versements à effectuer au fonds de renouvellement. Nos évaluations ne sont en tout cas pas trop hautes et nous nous réservons d'en élever le chiffre, s'il n'était pas possible de s'entendre avec les compagnies et que l'on dût recourir à une décision de Tribunal fédéral. Si les moyennes que nous avons établies diffèrent beaucoup en général des versements qu'exigent les règlements des compagnies pour le renouvellement de la superstructure et du matériel roulant, cela

n'est pas vrai cependant pour toutes les lignes, bien que certaines d'entre elles, depuis peu, aient considérablement réduit ces versements.

Ainsi donc, tous les versements normaux au fonds de renouvellement, savoir les versements déjà effectués et les versements complémentaires nécessaires pendant la période dont il s'agit, doivent figurer parmi les dépenses d'exploitation ; d'autre part, aux sommes fournies dans le même temps par le fonds de renouvellement pour frais de renouvellement on ajoutera les montants complémentaires qu'on aurait pu prélever sur ce fonds s'il eût été convenablement doté.

Pour ces raisons, figurent en outre parmi les recettes du compte de rendement :

3. *Montants complémentaires prélevés sur le fonds de renouvellement.*

4. Le *revenu des subventions au Gothard* doit être traité comme recette d'exploitation et par suite être enregistré à part, en tant qu'il n'est pas porté déjà au compte d'exploitation des compagnies. En revanche, ces subventions ne rentrent pas dans le compte de construction des compagnies qui les ont fournies ; elles ne leur seront pas non plus remboursées, même en cas de rachat sur la base du capital d'établissement ; par exception, le remboursement de l'une d'elles a été stipulé dans une convention particulière, pour le cas seulement où le rachat se ferait en 1888.

5. Quant *aux subventions d'exploitation pour des buts spéciaux et aux autres recettes*, ce sont chaque fois des raisons particulières qui ont présidé à leur enregistrement et il serait trop long d'entrer dans le détail.

En revanche, ne doivent pas figurer parmi les recettes du compte de rendement, les articles suivants du compte de profits et pertes qui ne sont portés qu'au compte de la compagnie (annexe VII, *b*) :

1. Le *solde* moyen *des années antérieures*. Ce solde d'entrée provient d'une époque antérieure à la période de dix ans ; il n'y a pas lieu par suite d'en tenir compte dans le calcul du produit net de cette période ; par contre, le solde du dernier exercice avant la cession de la ligne à la Confédération appartient aux actionnaires.

2. Le revenu des *capitaux disponibles*, les *bénéfices de cours*, les *commissions* et les *intérêts pendant les travaux*. Toutes les recettes et les dépenses qui ne proviennent pas de l'exploitation du chemin de fer, mais qui relèvent de l'*administration financière de la compagnie*, ne rentrent pas dans le compte d'exploitation. Il est

clair que pour construire des chemins de fer on doit se procurer les capitaux nécessaires, et, pour les exploiter, avoir un capital d'exploitation. Il ne s'ensuit pas que dans la détermination du prix de rachat l'on doive considérer le rendement d'une entreprise de chemin de fer comme dépendant des fluctuations du marché. Le résultat financier est très différent suivant les intérêts des emprunts consolidés, les pertes de cours et les commissions payées, etc., suivant les gains ou les pertes sur les valeurs de la société. Néanmoins, ces facteurs n'ont avec le service des transports que ce rapport très général, savoir que le crédit de la compagnie et par suite les conditions d'emprunt plus ou moins favorables qu'on lui fait, dépendent du rendement de l'entreprise. Mais ce qui n'en dépend pas, ce sont: la différence du taux de l'intérêt suivant l'époque où l'on se procure les capitaux ; la durée des emprunts et la possibilité, tôt ou tard, de conversions heureuses. A cet égard, il est à prévoir que la Confédération obtiendra des capitaux à de meilleures conditions que les compagnies de chemins de fer. Il serait par conséquent désavantageux pour elle de se rendre purement et simplement passible des dettes des compagnies et de les faire porter à son compte à leur valeur nominale. Si la Confédération peut se procurer de l'argent à 3 $^1/_2$ % ou à meilleur marché encore au pair, elle n'a pas à se charger d'une dette à 4 % au pair qu'elle ne pourrait rembourser avant le terme d'avertissement, souvent pas avant 1957, ou seulement d'une manière successive, d'après un plan d'amortissement arrêté par avance. D'autre part, il ne serait pas équitable que la valeur de rendement d'une ligne fût influencée par cette circonstance que précédemment, à une époque défavorable, la compagnie a contracté un emprunt à 5 % qui ne peut être remboursé qu'après une longue série d'années.

La Confédération, lors du rachat, n'a donc pas à se charger sans autre des emprunts faits par les compagnies. Elle peut se borner à mettre simplement le prix de rachat à la disposition de celles-ci et laisser aux actionnaires le soin de s'arranger avec les porteurs d'obligations. Si la durée de l'emprunt excède le terme de rachat et qu'il en résulte des difficultés, c'est à la compagnie qui a fixé les conditions de l'emprunt, et non pas à la Confédération, d'en supporter les conséquences. Sans doute, il est de l'intérêt de celle-ci de pouvoir reprendre les emprunts et de n'avoir pas à se procurer directement la partie correspondante du prix de rachat ; mais pour les actionnaires, l'avantage est bien plus considérable de n'avoir plus, pendant de longues années encore, d'intérêts ni d'annuités à payer pour ces emprunts, mais de pouvoir, une fois les obligations remboursées, se partager le reste immédiatement. Il est donc probable qu'il interviendra une entente, qui mettra les emprunts con-

solidés à la charge de la Confédération, mais à des conditions répondant au taux d'intérêt qui fait règle pour elle.

Pour le rendement d'une ligne exploitée par la Confédération, il est tout à fait indifférent que, dans le placement temporaire de ses capitaux sur des titres, une administration ait été heureuse ou malheureuse. Le rendement durable n'en est ni meilleur ni pire et il ne serait pas juste de considérer les gains de cette nature comme des facteurs du produit net. On en peut dire autant des intérêts des comptes-courants, des commissions sur des affaires d'argent courantes, etc. ; toutes ces recettes et ces dépenses doivent être exclues du compte d'exploitation, comme ne provenant pas du service des transports.

Les intérêts bonifiés durant la période de construction n'ont pas non plus de rapport avec le résultat de l'exploitation; ils ne sauraient servir à déterminer le rendement de l'entreprise. En tant qu'on a le droit d'en disposer, ils peuvent être portés au débit du compte de construction; comme partie du capital d'établissement, ils ne peuvent grossir encore le produit net.

3. *Le revenu des immeubles et des entreprises accessoires.* Les immeubles disponibles ne font point partie de la ligne, ils en ont été expressément exclus; ils sont soumis à l'impôt là même où l'entreprise du chemin de fer est libérée de l'impôt par les concessions. Lors du rachat, ils ne passeront donc pas à la Confédération, mais resteront la propriété de la compagnie, qui en pourra disposer à son gré. Il est probable toutefois qu'il y aura profit pour la Confédération à en retenir une partie, notamment les terrains affermés à bon marché au personnel de la voie; mais ce sera là l'objet d'une entente amiable.

Il en est de même des entreprises accessoires. A ce propos on peut se demander si les entrepôts doivent être rangés parmi les accessoires ou non. Nous les avons considérés comme faisant partie de la ligne et nous en avons laissé les recettes dans le compte d'exploitation, où elles sont aujourd'hui enregistrées, attendu qu'elles sont en corrélation directe avec l'exploitation des chemins de fer. Si pour certains de ces entrepôts il était démontré qu'une telle corrélation n'existe pas, l'enregistrement des recettes et des dépenses y relatives devrait être modifié en conséquence; mais un pareil changement resterait sans grande influence sur le résultat total.

Il ne reste donc en fait d'entreprises accessoires que celles du Nord-Est, navigation à vapeur sur les lacs de Zurich et de Constance, (y compris l'établissement d'imprégnation qui en dépend), entreprises auxquelles ne se rapportent pas les concessions du chemin de fer.

4. *Montants prélevés sur les fonds spéciaux, à l'exception du fonds de renouvellement, et sur les fonds d'amortissement et de construction.* Comme nous l'avons montré plus haut, les prélèvements faits sur le fonds de renouvellement et les versements à ce fonds doivent figurer au compte d'exploitation dans le sens restreint. Il n'en est pas de même quand il s'agit des autres fonds spéciaux et du fonds d'amortissement; ces fonds ont été créés par une libre décision des compagnies pour amortir des emprunts, avoir une réserve en cas de dépenses extraordinaires, ne pas trop charger le compte de profits et pertes d'un exercice particulier, ou, dans les mauvaises années, améliorer les dividendes. Ils sont constitués par le produit net, c'est-à-dire par l'excédant des recettes sur les dépenses. En tant que provenant de l'exploitation du chemin de fer et non du compte de finances de la compagnie, ces recettes et ces dépenses figurent déjà dans le compte de rendement de l'exercice qui a produit l'excédant; en conséquence, si l'on vient plus tard à prélever certaines sommes sur les fonds spéciaux en question, l'on n'inscrira pas ces prélèvements au compte de rendement, car ce serait les porter en compte une seconde fois. Ainsi le mouvement de ces fonds ne doit pas figurer dans le compte de rendement, mais dans le compte général de la compagnie.

En ce qui concerne les versements au fonds de réserve, les concessions disent expressément que, dans la détermination de la valeur de rachat, ces versements doivent être déduits du revenu net.

b. Dépenses.

Doivent figurer parmi les *dépenses du compte de rendement établi d'après les concessions* :

1. Les dépenses sur le *compte d'exploitation*, conformément au compte d'exploitation dans les comptes annuels des compagnies.

2. Les *versements au fonds de renouvellement* ainsi que les *versements complémentaires* à ce fonds, pour les raisons développées ci-dessus.

3. *Le rendement des immeubles.* Les recettes des immeubles disponibles sont comprises, règle générale, dans les recettes d'exploitation. D'autre part, certains immeubles (par exemple, des bâtiments de l'administration) sont utilisés pour l'exploitation, sans qu'un loyer soit porté en compte. Comme on ne fait pas de distinction, le revenu présumable des immeubles a été, pour plus de simplicité, traité comme article de dépense, alors qu'à le prendre à la rigueur, une partie en devrait être déduite des recettes d'exploitation.

4. *Pertes au débit du compte de rendement.* Comme on peut le voir par l'annexe VI, sous cette rubrique ne sont enregistrées que les pertes qui n'ont pas de rapport avec l'administration financière de la compagnie. Nous mentionnerons les *constructions et installations détruites*, dont la valeur doit être portée au débit du compte d'exploitation de la période de dix ans, en tant que leur destruction s'est produite dans cette période; peu importe d'ailleurs que, dans le même temps, cette valeur ait été effectivement amortie ou portée au débit du compte des dépenses à amortir.

5. *Dépenses pour différents buts.* En renvoyant aux divers articles indiqués dans l'annexe IV, nous citerons notamment:

a. *Articles à déduire du compte de construction.* Ils sont enregistrés au compte de rendement pour les mêmes raisons qui y font admettre la valeur des constructions et installations détruites; ici également il ne s'agit que d'affaires ayant leur origine dans la période de dix ans.

b. *Contributions extraordinaires aux caisses de secours.* Parmi ces contributions, on ne doit porter au compte de rendement que les montants qui étaient nécessaires pour parfaire les versements insuffisants effectués dans la période de dix ans, mais non pas ceux qui servaient à couvrir des pertes antérieures. Les raisons de cette distinction sont indiquées plus bas.

c. *Dépenses occasionnées par les accidents de Mönchenstein et de Zollikofen.* Cet article existe pour toutes les principales lignes, mais les unes le portent au compte d'exploitation restreint, les autres parmi les dépenses diverses du compte de profits et pertes (annexe IV). Ces compagnies étant convenues de supporter en commun les conséquences d'accidents de ce genre, convention qui constitue une assurance mutuelle en cas d'accidents, les charges résultant de cette assurance doivent figurer naturellement au compte d'exploitation, à celui de l'année même où ces accidents ont eu lieu.

En revanche, on ne doit pas ranger parmi les dépenses du compte de rendement aux termes des concessions:

1. *Les intérêts des dettes flottantes, les pertes de cours, les frais généraux et commissions, ainsi que les intérêt des emprunts consolidés.* Ces articles sont un élément de l'administration financière des compagnies et par suite ne sont pas en corrélation directe avec le service des transports, l'exploitation proprement dite des chemins de fer; ils ne doivent donc pas, pour les raisons développées plus haut, figurer au compte de rendement.

2. *Versements aux fonds spéciaux, à l'exception du fonds de*

renouvellement, et aux fonds d'amortissement et de construction. A cet égard, nous nous référons à ce qui a été dit touchant les montants prélevés sur ces fonds.

3. *Amortissement d'anciennes pertes.* Conformément à la loi sur la comptabilité de 1883 et aux bilans apurés y relatifs, les compagnies de chemins de fer ont dû, pendant la période de dix ans, prélever sur le produit net des sommes considérables pour l'amortissement des dettes enregistrées au bilan sous la rubrique « dépenses à amortir » ; les dividendes des exercices respectifs en furent diminués d'autant. Néanmoins, nous estimons que ces articles de dépenses ne peuvent être portés au compte de rendement.

A teneur des concessions, les montants portés au compte d'amortissement doivent figurer parmi les dépenses d'exploitation ; on rangera donc parmi celles-ci toutes les sommes dépensées pour l'amortissement d'anciennes dettes, de 1888 à 1897, mais seulement celles-là.

Il y a lieu à cet égard de procéder à un triage. Une partie des anciennes pertes se compose des « frais généraux et des pertes de cours sur des emprunts » (voir l'annexe VI). Or si le compte de finances proprement dit, et le compte d'exploitation doivent être tenus séparément, cette partie des anciennes pertes doit être exclue de ce dernier compte.

Il en est de même, à notre avis, des autres « anciennes pertes ». Datant d'une époque antérieure à la période de dix ans, elles n'ont aucun rapport avec cette période et avec son résultat financier ; elles ne proviennent pas d'un accident survenu lors de la construction ou de l'exploitation de chemins de fer pendant la période de 1888 à 1897. La ligne n'a pas été d'un moindre rendement pour la compagnie ni ne rapportera moins à la Confédération, parce que certaines sommes prélevées sur l'excédent de l'exploitation ont été employées à couvrir des pertes subies antérieurement à la période de dix ans. Le cas est analogue à celui d'un marchand qui prendrait sur le produit net de son commerce de quoi payer d'anciennes dettes personnelles. S'il vient à vendre ce commerce, personne ne demandera que, pour la fixation du prix de vente, il déduise du rendement ce qu'il a consacré à payer ses dettes.

En revanche, on portera au compte d'exploitation les montants qui doivent être amortis dans le courant de la période de 1888 à 1897, parce que les nouvelles constructions, etc., auxquelles ils répondent, ont été exécutées durant cette période ; peu importe que le paiement en ait été déjà effectué ou qu'on les ait portés

simplement aux « dépenses à amortir » ; il suffit que l'origine de ces dépenses et le terme de leur amortissement soient contenus dans la période en question.

A ces considérations s'ajoutent les suivantes : le rendement d'une entreprise de chemin de fer est différent suivant que l'administration, d'accord avec le Conseil fédéral, a jugé ou non à propos d'amortir les anciennes pertes par grandes ou petites annuités. Ce qui a présidé à la fixation des quotes-parts d'amortissement ce ne sont pas, comme on sait, certains principes déterminés, mais des circonstances fortuites, par exemple, l'existence d'un plan d'amortissement, etc. Il serait manifestement injuste de punir les administrations qui, en fixant des quotes-parts relativement élevées, ont visé à un prompt amortissement de leurs dettes, mais n'ont réussi qu'à réduire outre mesure, sans nécessité, le produit net de leur entreprise. Ce serait traiter inégalement les différentes compagnies.

A la fin de 1895 (voir annexe VI), les compagnies ci-après désignées avaient consacré les sommes suivantes à l'amortissement de leur dette totale :

		Dette totale.		De 1884 à 1895.	
Jura-Simplon .	fr.	70,494,271	fr.	7,829,945 = $11_{,11}$	%
Nord-Est . .	»	25,585,008	»	8,800,000 = $34_{,39}$	»
Central . .	»	23,938,632	»	5,659,003 = $23_{,22}$	»
Union suisse . .	»	15,061,969	»	5,529,000 = $36_{,70}$	»
Gothard . .	»	20,558,705	»	2,908,367 = $13_{,51}$	»
Ensemble	fr.	156,608,585	fr.	30,726,315 = $19_{,62}$	%

Une méthode de calcul qui conduit à des différences aussi arbitraires ne saurait évidemment être juste. L'amortissement d'anciennes pertes doit donc être complétement exclu du compte d'exploitation et attribué au compte de finances, et, d'autre part, tous les montants déduits du compte de construction qui, pendant la période de rachat, ont été enregistrés aux « dépenses à amortir », doivent être portés au débit du compte d'exploitation. La triage s'est opéré selon ces principes.

4. *Dépenses pour différents buts.* En renvoyant pour le détail à l'annexe IV, nous ne mentionnerons que les *contributions extraordinaires aux caisses de secours.* D'après la loi fédérale du 28 juin 1889, ces contributions doivent être fournies par les compagnies de chemins de fer, parce que, lors de leur fondation, ces caisses ont été insuffisamment dotées. Les versements des employés et des compagnies n'étaient pas proportionnés aux services que, suivant les statuts, ces caisses sont appelées à rendre, de telle sorte qu'au

point de vue de la technique des assurances, le capital de couverture est insuffisant et doit être complété par des contributions extraordinaires successives. Il est certain que ces montants, destinés à parfaire des versements trop faibles durant la période de dix ans, doivent être portés au compte d'exploitation, tout comme les contributions ordinaires. Comme la Confédération devra maintenir les caisses de secours sur la base existante et par suite y verser chaque année les contributions plus fortes qui sont de règle aujourd'hui, ce sont ces dernières seules aussi qu'il y a lieu de prendre en considération pour calculer le produit net effectif.

Mais comment combler le déficit provenant des années antérieures ? Il semble naturel de procéder ici comme pour l'extinction des « dépenses à amortir » ; en tant que ce déficit est dû à de faux calculs datant d'une époque antérieure à 1888, il n'a effectivement pas de rapport avec le rendement des exercices de 1888 à 1897. Il y a cette différence, il est vrai, qu'il ne s'agit pas ici du paiement d'un arriéré qui augmenterait l'actif de la compagnie (ce qui est le cas pour les amortissements effectués en vue de l'apuration des bilans), mais d'un déficit réel à combler au profit de la caisse de secours, laquelle forme un objet de fortune particulier. Cette caisse doit être mise en mesure de satisfaire aux exigences des statuts, ce qui serait impossible si les capitaux dont elle dispose n'étaient portés au chiffre exigé par la technique des assurances, but que l'on atteindra soit en obligeant les compagnies à combler le déficit de la caisse de secours, lors de la cession des chemins de fer à la Confédération, soit en déduisant ce déficit de l'indemnité de rachat.

5.

Etat des lignes, etc., et retenues sur l'indemnité de rachat.

Nous avons exposé les principes qui permettent d'évaluer le capital d'établissement et le produit net concessionnel et par suite l'indemnité de rachat. Les dispositions y relatives exigent encore que, quelle que soit l'époque du rachat, la ligne et les accessoires soient cédés à la Confédération dans un *état parfaitement satisfaisant*. Dans le cas, ajoutent-elles, où il ne serait pas fait droit à cette exigence, on effectuerait une retenue proportionnelle sur la somme de rachat. La Confédération paiera donc pour les lignes et leurs accessoires au moins autant que leur établissement a coûté, sauf pour les lignes que les compagnies ont acquises à prix réduit. Exiger des lignes, qui coûteront à racheter ce qu'elles ont coûté à

établir, qu'à l'époque du rachat elle soient dans un état parfaitement satisfaisant, c'est exiger qu'elles soient, non seulement propres à l'exploitation et bien entretenues à tous égards, mais encore que pour les dépréciations provenant d'usure ou de toute autre cause, on ait fait des défalcations correspondantes. En ce qui concerne les lignes acquises à prix réduit, on admettra que les constructions et installations doivent être parfaitement bonnes et représenter au moins la valeur enregistrée au compte de construction. Conformément à ce qui précède, on admettra encore qu'à l'époque du rachat les constructions et installations devront satisfaire pleinement aux exigences du trafic et de la sûreté de l'exploitation, non seulement au point de vue de la qualité, mais aussi de la quantité, de l'étendue, de la commodité, etc.

Pour plus ample éclaircissement, nous ajouterons ce qui suit :

Le matériel d'exploitation, comme on sait, et certaines parties des installations fixes, telles que la superstructure, les installations mécaniques, les bâtiments, les ponts, etc., subissent une usure continuelle et par suite une dépréciation par rapport aux montants inscrits au compte de construction. Toutefois cette dépréciation n'en est pas déduite successivement. L'on crée par contre, sous la désignation, le plus souvent, de fonds de renouvellement, une réserve pour le renouvellement de la superstructure et du matériel roulant, réserve qui est portée au passif du bilan.

Il n'est pas nécessaire, naturellement, de renouveler immédiatement les constructions et installations qui ont subi quelque détérioration, car on peut continuer de les utiliser jusqu'à un certain degré d'usure sans compromettre la sûreté de l'exploitation. Il s'ensuit que même une ligne bien entretenue, dont on doit considérer l'état comme satisfaisant peut présenter une usure assez considérable pour que la dépréciation qui en résulte soit égale à plus de la moitié des frais d'établissement inscrits au compte de construction.

Supposons, par exemple, que des rails de première qualité et pouvant servir pendant 20 ans, soient exploités depuis 15 ans. Ils peuvent sembler encore dans un état satisfaisant, bien que leur durée d'utilisation soit aux trois quarts écoulée et qu'ils aient perdu par l'usure, déduction faite de ce qu'on pourra les revendre, près de 50 % de leur valeur primitive. Mentionnons encore le fait que pour le mobilier et les ustensiles le prix d'achat figure entier au compte de construction, sans qu'il existe de fonds de renouvellement pour ces objets, ni qu'on fasse les déductions correspondant aux dépréciations qu'ils subissent.

Toute ligne et tout matériel sujet à usure, notamment le matériel roulant, éprouvent pareillement de continuelles moins-va-

lues. Or, en dotant le fonds de renouvellement, les compagnies ne veulent qu'une chose, c'est à savoir qu'en tout temps ce fonds suffise aux dépenses de renouvellement. Ainsi, pour toute compagnie, la voie et le matériel d'exploitation éprouvent une dépréciation continuelle et les réserves en vue de leur renouvellement sont insuffisantes à couvrir cette moins-value.

Il serait injuste évidemment que la Confédération dût payer pour un chemin de fer la valeur qu'il avait primitivement ou même une somme plus élevée répondant au revenu capitalisé de l'exploitation, et ne recevoir en échange que des objets pour la plupart usés et par suite de moindre valeur. La disposition des concessions suivant laquelle en aucun cas l'indemnité ne peut être inférieure aux frais de premier établissement, permet précisément d'exiger que la voie soit livrée dans un état parfaitement satisfaisant.

Dans nos calculs nous n'avons évalué et déduit de l'indemnité de rachat que les dépréciations relatives à la superstructure et au matériel d'exploitation. Ces moins-values ne représentent en tout cas qu'un minimum et les chiffres vrais ne pourront être fixés qu'à l'époque de la cession. Nous nous réservons en outre de déduire également de l'indemnité les dépréciations subies par les autres installations.

A ces défalcations pour état défectueux de la voie et des accessoires, il faudra, si l'indemnité est fixée d'après la valeur de rendement, en ajouter d'autres importantes pour les constructions et installations qui seront insuffisantes ou n'existeront pas du tout. En parlant du capital d'établissement, nous avons déjà fait remarquer que la Confédération serait obligée de réclamer des compagnies l'exécution de divers travaux complémentaires, tels qu'agrandissement de gares, doubles voies, etc., ou l'augmentation du matériel d'exploitation. Nous mentionnerons seulement, comme exemples généralement connus, les projets de transformation concernant les gares de Bâle, d'Olten, de Berne (gare des marchandises), de Lausanne, d'Aarau, de Zurich, de Saint-Gall, ou des gares moins considérables; citons en outre le complétement du matériel roulant, et en particulier l'augmentation des vagons à marchandises. Pour ces constructions et acquisitions, qu'exige déjà le trafic actuel, la Confédération ne serait tenue de payer une indemnité que si les frais qui en résultaient dépassaient l'indemnité de rachat calculée d'après la valeur de rendement. Dans le cas où les compagnies ne procéderaient pas elles-mêmes en temps utile aux travaux et aux acquisitions nécessaires, on effectuerait une retenue proportionnelle sur la somme de rachat; clause qui n'a rien que d'équitable, si l'on songe que de l'état défectueux des lignes les compagnies ont retiré

des bénéfices considérables, non seulement en faisant face à un trafic excessif, hors de proportion avec les installations existantes, mais en s'épargnant — ce qui n'est pas peu de chose — les dépenses liées à l'agrandissement des gares, etc. Les travaux à exiger des compagnies et les sommes à déduire de l'indemnité ne pourront être arrêtés qu'après la notification de rachat; ils seront l'objet d'une réserve formelle.

6.

Résultats des calculs.

a.

Remarques préliminaires.

Dans les chapitres précédents nous avons examiné les conditions de rachat et fixé les principes qui doivent présider, selon nous, à la détermination du capital d'établissement, de la moyenne du produit net et de l'indemnité à payer au prochain terme en cas de rachat.

Nous allons expliquer ce qu'il faut entendre par année de gestion et par périodes de calcul de 10 années, puis nous examinerons et résumerons les résultats des calculs.

Nous constatons tout d'abord que toutes les compagnies de chemins de fer arrêtent leurs comptes le 31 décembre. Si les dispositions touchant la fixation du produit net devaient être interprétées dans ce sens que l'exercice doit être clos le jour de la notification de rachat, il faudrait changer l'époque du règlement des comptes. Mais, comme on peut le voir par l'annexe II, il s'ensuivrait, par exemple, que pour les diverses lignes du Nord-Est, le règlement des comptes tomberait chaque année à douze termes différents. Or, il est impossible qu'en accordant les concessions on ait jamais donné aux dispositions précitées une pareille interprétation; ces dispositions ne peuvent donc signifier autre chose, sinon que la période décennale expire le 31 décembre de l'année qui précède immédiatement l'annonce de rachat, et, par suite, que l'exercice d'une année s'étend du 1er janvier au 31 décembre.

Conformément à cette manière de voir, nous avons pris pour base de nos calculs l'année astronomique.

Il résulte des dispositions de rachat que les calculs qui feront règle pour le rachat au prochain terme, doivent se fonder sur la moyenne du produit net des années 1894 à 1903 pour le Gothard, des années 1890 à 1899 pour le Jura-Simplon et la ligne Wohlen-

Bremgarten, et des années 1888 à 1897 pour les autres lignes en question. Comme les résultats de ces deux périodes ne sont connus qu'en partie, les calculs pour les années manquantes ne reposent que sur des probabilités. Pour partir des données les plus sûres possible, nous avons basé nos évaluations sur les résultats définitifs des 10 années 1886 à 1895.

Nos calculs portent donc sur quatre périodes différentes, de 10 ans chacune, savoir :

1. La période de 1886 à 1895, qui fournit des données certaines pour les périodes suivantes et permet de faire des comparaisons ;
2. celle de 1890 à 1899, qui doit faire règle pour le rachat du Jura-Simplon et de la ligne Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten) et
3. celle de 1888 à 1897, pour le rachat du Nord-Est, du Central et de l'Union suisse, le 1er mai 1903 et
4. celle de 1894 à 1903, pour le rachat du Gothard, le 1er mai 1909.

En ce qui concerne la période de 1886 à 1895, les calculs y relatifs n'ont sans doute qu'une valeur théorique ; ils n'en sont pas moins importants en ce qu'ils permettent dès aujourd'hui d'arrêter complètement le procédé à suivre pour les calculs ultérieurs définitifs.

Afin d'avoir une base solide, nous avons, à l'aide de la statistique des chemins de fer et des rapports de gestion des compagnies, réuni suivant un formulaire ad hoc les *résultats de l'exploitation et bilans des principaux chemins de fer suisses et des lignes secondaires, dans les années 1884 à 1893*, et présenté cette récapitulation aux compagnies en les priant de nous faire connaître leurs observations ; nous avons aussi dressé des suppléments pour les années 1885 à 1894 et 1886 à 1895. Le travail qui porte le titre ci-dessus est joint, en édition séparée, au présent message ; mais comme il est imprimé dans le format de la statistique des chemins de fer, il ne peut être annexé à la *Feuille fédérale.*

C'est sur ce travail que nous avons établi nos calculs pour chaque ligne comme pour chaque période. Ils sont relatifs aux points suivants :

moyenne du produit net et valeur de rendement qui en découle ;

capital d'établissement aux termes des concessions ;

indemnité de rachat ;

bilans d'entrée et budgets d'exploitation pour la Confédération ;
bilans définitifs et parts de liquidation afférant aux actions.

Les résultats de tous les calculs sont réunis dans des tableaux dressés d'une manière systématique et annexés au présent message.

Nous prenons la liberté d'y renvoyer, nous bornant ici à résumer brièvement les conclusions qui s'en dégagent.

b.

Produit net.

Pour qu'on puisse déterminer entièrement le produit net, il faut que pendant la période de dix années, le réseau d'une compagnie ait toujours eu la même étendue. Si tel n'est pas le cas, on cherchera ce que les lignes qui manquaient encore ou celles qui ont cessé d'être auraient pu rapporter et l'on ajoutera le résultat au produit net ou on l'en déduira.

L'annexe VII indique le produit net, tel qu'il résulte des résultats moyens de l'exploitation dans les années 1886 à 1895 (annexe III) ; l'annexe VII *a* contient le compte de rendement pour le rachat et l'annexe VII *b*, le compte général de la compagnie, pour qu'on puisse comparer.

L'annexe VIII indique les montants qui doivent être ajoutés au produit net ou en être déduits, suivant ce qui a été dit ci-dessus. Nous nous réservons expressément de rectifier ces évaluations d'après les données ultérieures.

L'annexe IX *a* à *f* contient la moyenne du produit net, calculé suivant les principes développés plus haut, pendant les années 1886 à 1895 et 1890 à 1899 (ou bien 1888 à 1897 et 1894 à 1903).

L'annexe X présente un tableau du produit net pour chaque compagnie, par année et par kilomètre de ligne.

Voici une récapitulation de ces produits et de la valeur de rendement qui en dérive.

	Produits nets moyens pour les années 1886 à 1885.	1890 à 1899. 1888 à 1897. et 1894 à 1903.
	Fr.	Fr.
Jura-Simplon	9,423,061	10,182,151
Nord-Est	8,931,926	9,194,209
Central	7,333,817	7,639,782
Union-Suisse	3,538,297	3,599,206
Gothard	6,212,978	7,331,786
Wohlen-Bremgarten	— 3,230	— 3,219
Ensemble	35,436,849	37,943,915

	Valeur de rendement ou 25 fois le produit net au 1er mai 1903 ou en 1909.
	Fr.
Jura-Simplon	254,553,775
Nord-Est	229,855,225
Central	190,994,550
Union-Suisse	89,980,150
Gothard	183,294,650
Wohlen-Bremgarten	— 80,475
Ensemble	948,597,875

c.

Capital d'établissement.

L'annexe XI indique le capital d'établissement qui fait règle pour la fixation du minimum de l'indemnité. Les divers montants sont les suivants :

	Au 1er mai 1903 ou en 1909
	Fr.
Jura-Simplon	310,561,439
Nord-Est	263,876,235
Central	164,559,220
Union-Suisse	87,675,927
Gothard	162,893,025
Wohlen-Bremgarten	232,857
Ensemble	989,798,203

Pour le Gothard, le capital d'établissement est calculé pour la fin de 1909 (sans subventions).

Ci-dessous, un tableau comparatif où la valeur-capital des objets de rachat est exprimée en pour cent de la valeur de rendement :

	Au 1er mai 1903 ou en 1909 %
Jura-Simplon	122,80
Nord-Est	114,80
Central	86,16
Union-Suisse	97,44
Gothard	88,87
Wohlen-Bremgarten	288,73
Ensemble	104,34

d.

Indemnités de rachat.

Suivant l'annexe XI, les indemnités de rachat, déduction faite des dépréciations de la superstructure et du matériel d'exploitation, s'élèvent aux chiffres suivants :

	Au 1er mai 1903 ou en 1909. Fr.
Jura-Simplon	288,154,203
Nord-Est	244,434,347
Central	177,357,946
Union-Suisse	81,858,645
Gothard	172,371,182
Wohlen-Bremgarten	208,446
Ensemble	964,384,769

Sont réservées les déductions à effectuer pour les dépréciations de l'infrastructure, de la superstructure, etc., dont il n'est pas tenu compte dans nos calculs.

En ce qui concerne les dépenses probables de construction, de 1896 au 1er mai 1903, ou à 1909, d'un montat total de 102,059,201 francs, dépenses rangées à l'annexe XI parmi les valeurs-capital, il

faut remarquer que les frais pour les gares communes ont été répartis d'une manière équitable entre les lignes qui en ont la cojouissance, que les évaluations y relatives sont peu élevées et en outre qu'on a déduit, au profit des compagnies des sommes notables pour les bâtiments de dimensions plus considérables que ne l'exigera probablement le trafic, lors de la cession de la ligne à la Confédération.

Entre les valeurs de rendement et les valeurs-capital il y a, sans tenir compte des déductions pour dépréciation des objets de rachat, les différences suivantes :

	Excédent de l'indemnité de rachat sur la valeur du capital au 1er mai 1903 ou en 1909
	Fr.
Central	26,485,330
Union-Suisse	2,304,223
Gothard	20,401,625
Ensemble	49,141,178

	Excédent de l'indemnité de rachat sur la valeur de rendement au 1er mai 1903 ou en 1909.
	Fr.
Jura-Simplon	56,007,664
Nord-Est	34,021,010
Wohlen-Bremgarten	312,832
Ensemble	90,341,506

e.

Bilan d'entrée et budget d'exploitation pour la Confédération.

L'annexe XII contient les bilans d'entrée pour la Confédération, c'est-à-dire le tableau de l'actif et du passif sur la base des indemnités de rachat calculées pour le 1er mai 1903 ou pour 1909, et le tableau des valeurs-capital à recevoir en échange. En y renvoyant, nous ferons simplement remarquer qu'outre les mon-

tants portés au compte de construction, l'actif comprend aussi la valeur-capital des approvisionnements et les ressources disponibles. Au passif, outre le capital affecté à l'indemnité de rachat et le capital d'exploitation, figurent les subventions, avec la part conditionnelle au produit d'exploitation, et les sommes à déduire de l'indemnité pour la dépréciation des objets de rachat. Ces dernières sommes sont portées au passif sous le titre de réserves. La différence entre l'actif et le passif représente l'excédent des valeurs de rendement sur les valeurs-capital, excédent qui fait règle pour le mode de l'indemnité à payer.

En établissant les budgets d'exploitation (annexe XIII *a*, *b*, *c*), il fallait tenir compte d'abord de l'intérêt probable de l'emprunt que la Confédération devra contracter pour payer l'indemnité de rachat. Nous avons pris pour base de nos calculs le taux de 4, 3 $^1/_2$ et 3 %. Pour un intérêt de 4 %, nous avons admis un gain au change de 5 % sur l'émission du capital; pour un intérêt de 3 $^1/_2$, une constitution du capital au pair, et pour un intérêt de 3 % une perte d'émission de 5 %.

En raison de circonstances qui nécessiteront l'amortissement du capital d'établissement, nous avons prévu, dans ces budgets, l'amortissement d'un capital déterminé. A notre avis, la somme à amortir doit comprendre la totalité des dépenses faites par la Confédération, sous déduction du matériel d'exploitation, du capital d'exploitation disponible et des approvisionnements. Quant à l'amortissement du matériel d'exploitation, il y a lieu de relever qu'une quote-part s'en couvre actuellement déjà par les versements au fonds de renouvellement et qu'il ne paraît pas nécessaire d'amortir le reste, puisque chez les Etats étrangers même, la plus grande partie du matériel d'exploitation ne fait pas gratuitement retour à l'Etat; d'où suit que l'amortissement réduit que nous proposons ne saurait nous mettre dans des conditions inférieures à celles des autres Etats. Nous avons admis en même temps que l'amortissement se poursuivrait durant 60 ans, soit environ jusqu'à l'expiration des concessions actuellement existantes.

Pour les intérêts et les annuités du capital à amortir, il faudra faire chaque année, en pour cent de ce capital, les dépenses suivantes :

Intérêt du capital.	Amortissement.	Ensemble.
%	%	%
4	$10_{,4202}$	$4_{,4402}$
3,5	$10_{,5089}$	$4_{,0089}$
3	$0_{,6133}$	$3_{,6133}$

A l'annexe XIII *a*, *b* et *c*, on trouve les indications suivantes sur le capital que la Confédération devra se procurer pour le 1er mai 1903 ou pour 1909 et sur le produit net dont elle disposera pour en payer les intérêts.

	Capital.	Produit net moyen absolu.	
	Fr.	Fr.	en %
Intérêt à 4 %. . . .	970,454,014	42,408,250	$4_{,37}$
» » 3 ½ %. . .	1021,530,541	42,408,250	$4_{,15}$
» » 3 %. . . .	1,072,607,068	42,408,250	$3_{,95}$

Nous sommes forcés de nous borner ici à un tableau comparatif des excédents de rendement indiqués dans les budgets d'exploitation, ou des différences en moins (indiquées par le signe —) :

Excédent du produit net sur les intérêts et les amortissements en 1903 ou 1909 :

	Intérêt à 4 %. Fr.	Intérêt à 3 ½ %. Fr.	Intérêt à 3 %. Fr.
Jura-Simplon. . . .	— 678,448	— 71,776	614,889
Nord-Est	— 651,390	— 123,375	474,265
Central.	614,845	998,712	1,433,084
Union-Suisse	402,440	579,005	778,972
Gothard	374,332	736,443	1,146,324
Wohlen-Bremgarten. .	— 11,354	— 10,927	10,444
Ensemble	50,425	2,108,082	4,437,090

Excédent du produit net sur les intérêts en 1903 ou 1909:

	Intérêt à 4 %. Fr.	Intérêt à 3 ½ %. Fr.	Intérêt à 3 %. Fr.
Jura-Simplon . . .	366,699	1,270,604	2,325,159
Nord-Est	257,463	1,043,991	1,961,606
Central.	1,291,725	1,867,255	2,538,707
Union-Suisse	689,976	949,210	1,251,651
Gothard	994,847	1,533,607	2,162,160
Wohlen-Bremgarten .	— 10,621	— 9,986	— 9,245
Ensemble	3,590,089	6,654,681	10,230,038

f.

Bilans définitifs et parts de liquidation afférant aux actions.

Ce ne sont pas seulement les indemnités de rachat ci-dessus mentionnées qui entrent en ligne de compte pour la liquidation des compagnies; il faut ajouter à l'actif les ressources disponibles, les immeubles et les entreprises accessoires, tandis qu'il est déduit, comme passif, les emprunts consolidés, les dettes flottantes, les déficits des caisses de secours et les subventions à rembourser. Nous renvoyons pour le surplus aux annexes XIV et XV.

7.

Conclusions.

Ayant exposé les principes à suivre dans la fixation de l'indemnité de rachat et les résultats de nos calculs à ce sujet, nous avons le plaisir de constater que les conclusions sont satisfaisantes; en admettant, en effet, que le taux de l'intérêt soit de 4 %, l'excès sur les *intérêts* et l'*amortissement* du prix d'achat est de 50,425 francs; avec un intérêt de 3 ½ %, l'excédent serait de 2,108,082 francs, et avec un intérêt de 3 %, de 4,437,090 francs.

Il est très probable que les compagnies réclameront des indemnités plus élevées; mais il n'y a rien là qui doive nous inquiéter, car, dans nos estimations, en tant du moins qu'elles ne reposent pas sur des résultats positifs mais sur des probabilités, nous n'avons admis que des chiffres bas, plutôt favorables aux compa-

gnies, afin de prévenir toute déception. Et si, sur quelques points, nos calculs ne se vérifiaient pas, les limites en pareille matière sont si larges que même avec un prix d'achat bien supérieur, la Confédération ne courrait aucun risque, d'autant moins que selon toute probabilité, elle obtiendra les fonds dont elle a besoin au taux de 3 $^1/_2$ % au plus.

En outre, comme nous l'avons montré au chapitre II, malgré les grandes améliorations qui devront être apportées au service des transports, on n'en fera pas moins des économies considérables sur les frais d'exploitation, et les facilités de tarif qui seront adoptées n'auront nullement sur les recettes une influence défavorable. En conséquence, l'excédent des budgets d'exploitation de l'annexe III peut être considéré comme un minimum.

8.

Mode de paiement.

Reste à discuter comment s'effectuera le paiement de la somme de rachat. Comme cela ressort du chapitre II, 1 *c*, les Etats étrangers qui ont nationalisé les chemins de fer, ont adopté divers procédés, suivant que tel ou tel s'appropriait mieux aux circonstances.

Tout d'abord, à teneur des concessions, les compagnies sont fondées à exiger le remboursemant en espèces du capital du rachat et à désintéresser leurs créanciers sans que la Confédération ait à intervenir. Il faudrait, dans ce cas, que la Confédération contractât un emprunt de fr. 1,021,530,541. Mais il n'est pas à prévoir que cette éventualité se présente.

Les compagnies ont intérêt à ce qu'on n'attende pas l'échéance des emprunts consolidés, dont une partie n'est remboursable que dans un avenir très lointain, et que l'on ne prolonge pas de la sorte la liquidation à l'infini. La Confédération peut se charger de ces emprunts et les déduire de la somme de rachat au cours résultant de la différence entre le taux de ces emprunts et celui qui fait règle pour les emprunts fédéraux.

Le reste de la somme de rachat peut être payé en espèces ou sous forme de titres de rentes. L'actionnaire a le droit de réclamer le paiement en espèces ; mais pour la Confédération, il serait plus avantageux de n'avoir pas à émettre d'emprunt pour réunir les capitaux nécessaires. La somme dont il s'agirait étant de 344 millions, (indemnités de rachat, subventions à des travaux complémentaires et capital d'exploitation, 1,021,530,541 moins 677,756,200

francs en obligations), il serait plus agréable, on le conçoit, de n'avoir pas à se la procurer. Le moyen le plus simple ce serait d'émettre des titres de rentes dont le taux d'intérêt, la jouissance, etc., dépendraient de la situation du marché monétaire à l'époque de l'émission; le délai d'amortissement expirerait vers 1962. Il est probable que les actionnaires trouveraient aussi avantage à ce mode de paiement; la Confédération pourrait les faire bénéficier de la somme qu'il lui faudrait dépenser pour se procurer des espèces; en outre, ils n'auraient pas la peine de chercher un nouveau placement pour les capitaux provenant du rachat. Dans ces opérations financières on aura soin de choisir un taux d'intérêt qui permette le placement dans le pays même du plus grand nombre de titres possible.

S'ils n'acceptaient pas d'être payés en titres de rentes, on serait obligé de contracter un emprunt. L'émission de cet emprunt ne rencontrerait aucune difficulté, car il ne s'agit pas ici d'une dette improductive dont il faut payer les intérêts et l'amortissement avec les recettes générales de l'Etat, mais d'un emprunt dont la contre-valeur consiste en un objet de bon rapport. Aussi ne saurait-on parler sérieusement de dettes écrasantes compromettant le crédit du pays, puisque, comme nous l'avons démontré, le rendement de l'objet acquis excéderait sûrement les intérêts et l'amortissement à payer.

Ainsi donc, au point de vue financier aussi, rien ne s'oppose à la nationalisation des principaux chemins de fer suisses.

V.

Organisation de l'administration des chemins de fer d'Etat.

Pour que les chemins de fer d'Etat puissent répondre à notre attente et servir les intérêts économiques du pays tout entier, il est nécessaire que l'administration de ces chemins de fer ait dans l'administration fédérale une situation aussi indépendante que possible. D'une part, en effet, il est à craindre qu'une fois centralisée, une organisation aussi vaste, aux ramifications aussi nombreuses, ne devienne un instrument dont on abuse en faveur de buts politiques. D'autre part, il faut éviter que, puissante comme elle le serait, l'administration des chemins de fer ne forme un Etat dans l'Etat et que des conflits ne surgissent entre elle et le Conseil fédéral. Si d'un côté, pour arriver à de bons résultats, l'exploitation des chemins de fer exige la plus grande concentration possible de toutes les forces, d'un autre côté elle doit être organisée d'une

manière conforme à notre développement politique, lequel répugne à toute bureaucratie et tient compte des intérêts cantonaux et communaux. On tâchera donc de concilier, autant que faire se pourra, ces points de vue opposés et de trouver une forme qui réponde à notre manière de voir et à nos institutions politiques. En conséquence, tout en se gardant de méconnaître ce qu'il y a de bon dans l'administration des chemins de fer d'autres États et en profitant de ce qui a fait ses preuves sous le régime des compagnies privées, on devra choisir une forme spécialement appropriée à notre pays.

Dans notre projet de loi concernant l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux nous avons donc posé tout d'abord le principe suivant : cette administration fait partie de l'administration fédérale et relève, comme telle, des autorités fédérales. Pour la même raison, le compte annuel et le rapport de gestion de l'administration des chemins de fer seront traités comme ceux des autres branches de l'administration et soumis à l'Assemblée fédérale; il serait inconstitutionnel, en effet, de charger une autre instance de la fixation du budget annuel, ainsi que de l'examen et de l'approbation du compte annuel et du rapport de gestion. C'est à l'Assemblée fédérale également que l'on doit attribuer les compétences nécessaires pour statuer sur l'achèvement du réseau ; elle y procédera par voie législative, en édictant des lois spéciales pouvant être soumises au référendum ; il en sera de même pour la nationalisation des lignes qui ne seraient pas comprises dans la première opération. Ces affaires, toutefois, devront être préalablement discutées et préparées par les organes de l'administration des chemins de fer.

En ce qui concerne les organes spéciaux de cette administration, la gestion de l'exploitation sera confiée à une *direction générale;* celle-ci traitera directement toutes les affaires qui doivent être réglées d'une manière uniforme pour le pays tout entier et pour l'ensemble du réseau, par exemple l'établissement des règlements, instructions et prescriptions de service, les tarifs, le contrôle des recettes, les horaires, les conventions avec d'autres entreprises de transport concernant le raccordement des voies, etc., la conclusion de contrats de livraison. En revanche, les *directions d'arrondissement* subordonnées à la direction générale ont pour attributions toutes les affaires qui permettent une décentralisation du service; entre autres, l'entretien et la surveillance de la voie, l'exécution de travaux complémentaires, la police des chemins de fer, le mouvement, la traction, l'expédition et le service des ateliers, les décisions sur les réclamations provenant du service interne des chemins de fer et sur les cas de responsabilité civile. Toutes

ces affaires, qui rentrent dans une sphère plus restreinte, seront traitées en conformité de principes uniformes établis par la direction générale.

Il serait contraire aux règles d'administration en usage dans notre pays que la direction générale et les directions d'arrondissement pussent agir en toute indépendance, sous le seul contrôle du Conseil fédéral et de l'Assemblée fédérale. Nous avons coutume de soumettre les questions importantes à une assemblée nombreuse où s'énoncent et se discutent les points de vue les plus variés et où peuvent se faire entendre les intérêts locaux. A l'instar de ce qui existe aujourd'hui chez les compagnies privées, nous proposons donc d'instituer un *conseil d'administration* qui aurait à surveiller l'ensemble de l'administration et auquel incomberaient notamment les affaires suivantes : le budget annuel, l'examen du compte annuel et du rapport de gestion, les décisions de principe en matière de tarifs et d'horaires, la ratification des contrats importants avec d'autres entreprises de chemins de fer, l'approbation des plans importants de construction, des contrats de construction et de livraison, la nomination des chefs de division de la direction générale et des directions d'arrondissement, le préavis sur les propositions relatives à la construction de nouvelles lignes, etc. En ce qui concerne les taxes, c'est au conseil d'administration, à notre avis, et non pas à la législation fédérale, de fixer en dernier ressort les bases des tarifs et de la classification des marchandises. Une autorité politique n'est pas propre à traiter ces questions aussi compliquées qu'importantes : il faut laisser ce soin à une autorité administrative qui possède les connaissances spéciales indispensables.

Au point de vue technique des chemins de fer, l'administration en question se compose donc du conseil d'administration, de la direction générale et des directions d'arrondissement, et, à ce point de vue, on pourrait s'en tenir là. Mais, il y a autre chose encore à considérer, et c'est la politique des chemins de fer. L'administration des chemins de fer d'Etat doit entrer en relations avec d'autres cercles ; il y a lieu notamment d'assurer aux cantons un rôle dans la direction de l'exploitation. Or, leur collaboration ne peut s'opérer sous forme d'une ingérence dans l'administration, car le service des chemins de fer exige une action prompte et uniforme, et tout ce qui peut l'entraver doit être écarté dans la mesure du possible. Mais rien n'empêche de créer une autorité qui participe à la nomination du conseil d'administration et qui, en donnant son préavis sur les questions importantes, de tarifs, par exemple, ou d'horaires, exerce une certaine influence. Cette autorité, c'est le *conseil des chemins de fer*, qui est nommé par les cantons; 50,000 habitants ou une fraction de ce chiffre donne droit à un membre.

C'est ainsi que le peuple et les cantons prendront directement part à la nomination de l'administration des chemins de fer et que celle-ci se séparera de l'autorité politique, l'Assemblée fédérale, en tant que la constitution autorise une telle séparation.

Après ce court exposé des principes qui nous ont guidés dans la rédaction de notre projet, nous traiterons des dispositions particulières.

1.

Direction supérieure de l'administration.

Au Conseil national et au Conseil des Etats incombent, suivant la constitution fédérale, l'examen et l'approbation des comptes annuels et des rapports de gestion pour toute l'administration fédérale, et aussi, par conséquent, pour l'administration des chemins de fer. Si ces attributions étaient retirées à l'Assemblée fédérale et transférées à une autorité spéciale de chemins de fer, on créerait par là un Etat dans l'Etat, et il en résulterait les plus fâcheuses complications. L'on maintiendra donc la subordination de l'administration des chemins de fer à l'ensemble de l'administration fédérale.

Le conseil d'administration est nommé par l'Assemblée fédérale (11 membres), par le conseil des chemins de fer (11 membres) et par le Conseil fédéral (17 membres); dans cette façon de le composer on a tenu compte de l'autorité politique de surveillance, de la coopération du peuple en matière de chemins de fer, du savoir technique et de la connaissance des intérêts du trafic. Nous supposons en effet que l'Assemblée fédérale fera son choix dans son sein et que les intérêts cantonaux et locaux seront représentés par les élus du conseil des chemins de fer; si nous nous sommes réservé la nomination d'un plus grand nombre de membres, c'est pour sauvegarder d'une manière plus efficace les intérêts généraux du trafic et les principes spéciaux de l'administration. Nous ferons notre possible pour que le commerce, l'industrie et l'agriculture soient représentés d'une manière impartiale et c'est seulement après que l'Assemblée fédérale et le conseil des chemins de fer auront fait leur choix, que nous procéderons au nôtre, en tenant compte du leur.

Nous avons attribué en outre au Conseil fédéral la nomination des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement. Ceux-ci en effet sont des fonctionnaires de l'administration fédérale et conséquemment doivent être nommés par le Conseil fédéral en vertu de l'article 102, chiffre 6, de la constitution fédé-

rale, à moins que par exception l'on ne charge une autre autorité de procéder à la nomination; ce qu'on n'aura d'ailleurs pas lieu de faire dans le cas particulier. Tout en gardant leur indépendance administrative, en ce qui concerne les compétences qui leur seront attribuées, ces directions ne doivent pas aller de pair avec le Conseil fédéral, mais s'incorporer dans l'administration à leur place hiérarchique.

On soumettra à l'Assemblée fédérale, non pas directement, mais par l'entremise du Conseil fédéral, le compte annuel et le rapport de gestion, ainsi que les propositions relatives à la construction de nouvelles lignes ou au rachat de certaines lignes. La fixation définitive du budget annuel des chemins de fer fédéraux est réservée au Conseil fédéral. Il devra en outre édicter un règlement d'exécution pour cette loi d'organisation, ne fût-ce que par ce motif, savoir que les organes de l'administration ne peuvent fonctionner avant que ce règlement ne soit édicté.

Il faut préciser maintenant l'attitude que le Conseil fédéral, soit le Département des Chemins de fer, devra prendre, comme autorité de surveillance, vis-à-vis de l'administration des chemins de fer d'Etat. La surveillance particulière que, dans l'intérêt du public, l'on exerce aujourd'hui sur les chemins de fer privés peut paraître superflue à l'égard d'une branche de l'administration fédérale qui, comme telle, ne doit viser qu'à l'intérêt général; il semble donc qu'à maintenir cette surveillance, l'on courre risque de créer un dualisme nuisible ou tout au moins inutile. Mais il ne faut pas oublier qu'à côté des chemins de fer fédéraux il y aura encore quantité de lignes privées et qu'entre ces deux catégories de lignes il existera des rapports très divers qui pourront, le cas échéant, rendre désirable l'intervention d'une autorité neutre. En outre, avec le maintien de la tutelle sur l'administration fédérale des chemins de fer, le public n'aura guère lieu de craindre que, pour des raisons locales, elle ne soit moins empressée à faire droit à ses vœux que ne l'est aujourd'hui l'autorité de surveillance. Nous proposons donc d'attribuer au Conseil fédéral les mêmes compétences à l'égard des chemins de fer d'Etat que celles qu'il possède aujourd'hui à l'égard des chemins de fer privés, si tant est que pour les premiers il ait jamais lieu d'en faire usage.

2.

Conseil des chemins de fer.

Comme nous l'avons dit, la nomination du conseil des chemins de fer appartient aux cantons, afin que le fédéralisme constitutionnel

entre la Confédération et les cantons se retrouve aussi dans l'administration des chemins de fer. Pour la même raison, les cantons fixeront aussi le mode d'élection de leurs représentants, avec cette seule restriction que parmi ces derniers il ne doit pas y avoir plus d'un membre du gouvernement cantonal. Cette restriction a pour but de favoriser la représentation des divers groupes d'intérêts. Sur la base du recensement de 1888, les cantons obtiendraient le nombre suivant de représentants :

	Population.	Représentants.
Zurich	337,183	7
Berne	536,679	11
Lucerne . . .	135,860	3
Uri	17,249	1
Schwyz. . . .	50,307	2
Unterwald-le-haut. .	15,043	1
» le-bas . .	12,538	1
Glaris	33,825	1
Zoug	23,029	1
Fribourg . . .	119,155	3
Soleure . . .	85,621	2
Bâle-ville . . .	73,749	2
Bâle-campagne . .	61,941	2
Schaffhouse . . .	37,783	1
Appenzell-Rh. ex. .	54,109	2
» Rh. int. .	12,888	1
St-Gall	228,174	5
Grisons. . . .	94,810	2
Argovie . . .	193,580	4
Thurgovie . . .	104,678	3
Tessin	126,751	3
Vaud	247,655	5
Valais	101,985	3
Neuchâtel . . .	108,153	3
Genève. . . .	105.509	3
	2,917,754	72

Le conseil des chemins de fer a le droit de nommer 11 membres du conseil d'administration. En outre, sur la demande du Conseil fédéral, d'un gouvernement cantonal, du conseil d'administration ou de l'un de ses membres, il doit donner son préavis sur des questions importantes concernant le service des chemins de fer, afin qu'à côté de la manière de voir des techniciens, les vœux du peuple et des cantons soient également formulés. Bien que dans

leurs décisions, les autorités administratives ne soient pas tenues de se conformer à ces préavis, elles les prendront toutefois en sérieuse considération. Le conseil des chemins de fer se réunit, règle générale, deux fois par année, au siége de l'administration ; d'autres réunions n'ont lieu que si des affaires urgentes les rendent nécessaires. Il préavisera notamment sur les objets suivants : organisation de nouveaux services importants des trains, modifications de tarif impliquant une décision de principe, acquisition de lignes et construction de nouvelles lignes, changements dans l'organisation de l'administration des chemins de fer.

3.

Division du réseau des chemins de fer.

Le réseau futur des chemins de fer, qui doit comprendre 2646 kilomètres, pourrait, au point de vue technique, ne relever que d'une seule et même direction. Mais, pour les motifs développés plus haut, il convient de décentraliser le plus possible l'administration par l'attribution de certaines compétences aux directions d'arrondissement. Toutefois, des raisons techniques obligent de réduire le nombre de ces directions, parce qu'en matière de chemins de fer, de trop nombreuses subdivisions entravent le service et augmentent inutilement les dépenses. Nous avons donc divisé le réseau des chemins de fer fédéraux en trois arrondissements, celui de l'Ouest, celui du Centre et celui de l'Est.

La délimitation de ces arrondissements doit être laissée à un règlement d'exécution, car il est probable que peu de temps après cette première répartition des lignes, l'expérience rendra certains changements désirables. Pour ces modifications, qui doivent s'effectuer sitôt que le besoin s'en fait sentir, il serait trop compliqué de recourir à une revision de la loi.

4.

Organes de l'administration.

a.

Conseil d'administration.

En ce qui concerne la nomination de ce conseil, nous renvoyons à ce qui a été dit plus haut. Si tous les cercles dont il y a lieu de tenir compte doivent y être représentés, le chiffre de

39 membres n'est pas trop élevé. Pour que l'administration des chemins de fer demeure indépendante et ne soit pas seulement une délégation de l'Assemblée fédérale, nous avons posé la restriction d'après laquelle ni le Conseil fédéral, ni le conseil des chemins de fer ne peuvent choisir parmi les membres de l'Assemblée fédérale les membres de l'administration des chemins de fer qu'il leur appartient de nommer. Les membres du conseil des chemins de fer ne peuvent davantage faire partie du conseil d'administration, afin d'éviter que les mêmes personnes ne cumulent des fonctions qui doivent précisément se compléter et fournir à des manières de voir différentes l'occasion de se manifester.

Le cercle d'activité du conseil d'administration est tracé d'après l'organisation des compagnies actuelles de chemins de fer, car il nous a paru bon de conserver ce qui avait fait ses preuves et d'en poursuivre le développement. Les dispositions particulières de l'article 11 ne contiennent donc rien de nouveau pour quiconque connaît les institutions d'un de nos chemins de fer ; aussi croyons-nous superflu de motiver ces dispositions de détail, après avoir exposé plus haut les raisons qui exigent qu'entre les autorités fédérales et l'administration des chemins de fer il y ait séparation de compétences.

Pour la préparation des affaires, l'article 13 prévoit une commission permanente de 7 membres. Il est certain que l'influence de cette commission sera considérable et que de fait c'est elle et la direction générale qui dirigeront l'exploitation. Il n'est guère possible toutefois de se passer de cette commission pour l'examen approfondi des affaires, car une grande assemblée, telle que le conseil d'administration, se prête mal à la discussion des détails.

On pourra nommer des commissions spéciales pour l'examen de certaines affaires qui exigent des connaissances techniques ou commerciales, ou simplement qu'il y a lieu de préparer à part.

Si l'on veut que l'administration fonctionne bien et que, dans l'intérêt du service, la subordination des directions d'arrondissements et des fonctionnaires à la direction générale soit observée, il faut que les commissions ne puissent communiquer directement avec les organes subalternes qu'après en avoir obtenu l'autorisation de la direction générale. Toute ingérence par une porte dérobée est dangereuse et doit être sévèrement interdite par avance. Les fonctionnaires ne peuvent que se féliciter d'être protégés par des dispositions légales contre des demandes indiscrètes.

Pour pouvoir exercer une surveillance convenable sur l'activité de la direction générale et coopérer efficacement à l'administration,

il est indispensable que le conseil d'administration se réunisse régulièrement au moins six fois par an.

Les autres prescriptions n'ont pas besoin d'explications particulières.

b.

Direction générale.

La direction générale est l'organe principal de l'administration des chemins de fer ; de sa composition dépend la marche régulière des affaires et la direction convenable de l'exploitation. Les chefs responsables de toutes les branches principales du service des chemins de fer en font partie, mais les décisions sont prises par l'ensemble de l'autorité. La répartition des affaires par département et les décisions prises en commun sur les questions importantes sont si conformes à l'organisation de nos administrations publiques et des administrations suisses de chemins de fer, qu'il n'y a pas lieu d'insister.

La direction générale se composera de cinq à sept membres, afin que les différents services y aient leur représentation propre, savoir le service d'exploitation dans le sens restreint (expédition, mouvement et traction), le service d'entretien de la voie (y compris les travaux de transformation et d'achèvement), le service commercial (tarifs et contrôle des recettes), les affaires de droit (conclusion de contrats, réclamations, cas de responsabilité civile, expropriations), le service de la comptabilité (établissement des budgets et des comptes, contrôle des dépenses). Suivant l'état des affaires ou d'autres circonstances, il peut y avoir lieu de subdiviser certains de ces services ; par exemple, du service d'entretien de la voie on pourrait détacher une section pour constructions nouvelles, ou du service d'exploitation le service de traction, y compris les ateliers ; le service commercial pourrait se partager en service des voyageurs et service des marchandises, etc. Qu'il ne puisse y avoir de règles absolues pour ces subdivisions, mais qu'il faille se borner à tenir compte des circonstances et des personnes, c'est ce que montre assez l'histoire des chemins de fer privés par les divergences que l'on constate dans la répartition des affaires.

Les affaires doivent être réparties de telle sorte que le chef d'un département soit en état de traiter à fond celles qui lui incombent et même d'en étudier exactement les détails, sans devoir se perdre toutefois dans des minuties qui lui prendraient le temps dont il a besoin pour examiner les questions importantes. Ce serait un tort à notre avis de trop restreindre le nombre des directeurs

responsables, car il faudrait augmenter d'autant celui des fonctionnaires investis de moindres compétences et d'une responsabilité plus limitée.

L'article 18 énumère les attributions de la direction générale et opère la séparation des compétences entre cette direction et les directions d'arrondissement. En renvoyant à ce qui a été dit au début de ce chapitre touchant les principes qui nous ont guidés, nous nous bornerons à ajouter ce qui suit : En ce qui concerne la nomination du nombreux personnel de l'administration des chemins de fer, chaque office nommera celui avec lequel il doit travailler et des actes duquel il est par conséquent responsable ; rien ne paralyse la bonne volonté d'un supérieur et ne refroidit son zèle comme de lui imposer son personnel. La direction générale ne nommera donc que les fonctionnaires et les employés qui lui sont directement subordonnés ; elle nommera encore, en vertu d'une exception, les chefs de division des directions d'arrondissement, afin de sauvegarder l'unité de l'administration et la subordination des offices d'arrondissement à l'office central ; de même, les directions d'arrondissement ne seront pas nommées par la direction générale, mais par le Conseil fédéral. La question des traitements doit être réglée d'une manière uniforme pour toute l'administration des chemins de fer et seule la fixation des traitements dans les limites de la loi est réservée aux directions. Il convient également d'attribuer à la direction générale l'établissement de règlements, d'instructions et de prescriptions de service uniformes pour l'ensemble de l'administration, et par suite pour les branches de service des directions d'arrondissement ; il n'y a aucune raison d'admettre à cet égard des dérogations, qui dans la plupart des cas ne seraient que de purs caprices.

Il est absolument nécessaire de régler les tarifs d'une manière uniforme ; ils rentrent par conséquent, avec le contrôle de l'exploitation, dans la sphère d'activité de la direction générale ; les directions d'arrondissement devront à cet égard s'enquérir des vœux du public et les transmettre avec leur préavis à la direction générale, qui a pour tâche de veiller d'une manière impartiale aux intérêts du pays tout entier.

Pour que les réclamations puissent être promptement réglées, il sera nécessaire de centraliser le service y relatif, sauf pour les réclamations de moindre importance ne se rapportant pas aux tarifs, qui seront réglées par les directions d'arrondissement. Celles qui ont trait aux tarifs seront le plus vite résolues là où les bureaux de tarifs ont leurs siéges.

Les horaires également, doivent être établis pour toute la

Suisse d'après des principes uniformes. Il va de soi que les directions d'arrondissement devront tenir compte des intérêts locaux et transmettre à la direction générale les demandes qui leur seront adressées. La nécessité de centraliser le contrôle des wagons résulte des raisons que nous avons exposées au chapitre II, 1, *a*.

Les constructions nouvelles et travaux d'achèvement d'importance secondaire doivent être laissés au soin des directions d'arrondissement qui peuvent les faire exécuter et surveiller par leur personnel. Mais quand il s'agit de grands travaux, il vaut mieux que ce soit l'office central qui s'en occupe ; il dispose, en effet, du personnel technique nécessaire pour élaborer les plans, que des bureaux spéciaux seront chargés d'exécuter.

Les conventions avec d'autres entreprises de transport touchant la jouissance commune de gares, de lignes, etc., la concurrence, etc., rentrent dans les attributions de la direction générale.

Les contrats importants de construction ou de livraison doivent relever aussi de l'office central, qui peut obtenir des conditions plus favorables. Quant aux commandes de moindre importance, on peut sans difficulté en charger les directions d'arrondissement.

Une des tâches essentielles de la direction générale sera de veiller à ce que le réseau tout entier des chemins de fer soit administré d'une manière uniforme ; à cet effet, elle devra contrôler les directions d'arrondissement chargées de l'exploitation.

L'organisation des départements et la répartition des différents services, ainsi que la détermination des compétences départementales ne peuvent être arrêtées par une loi, mais par un règlement d'exécution. Toute la question est de savoir qui, du conseil d'administration ou du Conseil fédéral, édictera ce règlement. Si c'est le conseil d'administration qui en est chargé, l'indépendance de l'administration des chemins de fer en sera considérablement accrue, et une telle compétence attribuée au conseil d'administration compensera la dépendance de la direction générale vis-à-vis du Conseil fédéral (considéré comme autorité politique à qui il appartient de nommer cette direction). Néanmoins, c'est au Conseil fédéral que nous avons commis le soin d'édicter ce règlement, car l'uniformité de l'administration et l'adaptation étroite des chemins de fer au reste de l'administration fédérale nous ont paru plus importantes encore et plus décisives, indépendamment de la raison donnée plus haut, savoir que le conseil d'administration ne peut entrer en fonctions que s'il existe déjà un règlement d'exécution.

c

Les directions d'arrondissement.

Les principes qui ont présidé à la répartition des affaires entre la direction générale et les directions d'arrondissement ont été exposés plus haut. Il résulte de cette répartition que, pour chacune de ces directions d'arrondissement, il suffira de trois membres qui se partageront la construction et l'entretien des lignes, le mouvement et l'expédition, et le service de traction, y compris le service des ateliers. Ces différents services seront administrés conformément aux instructions et sous la surveillance de la direction générale. L'énumération détaillée, à l'article 25 du projet, des attributions des directions d'arrondissement, rend superflue toute autre explication.

Pour sièges de ces directions, nous proposons de choisir ceux des grandes administrations actuelles de chemins de fer, savoir Lausanne, Lucerne et Zurich.

Il nous paraît bon, pour les motif que nous avons dits, que les directions d'arrondissement nomment le personnel qui leur est subordonné, à l'exception des chefs de division.

Les directions d'arrondissement n'étant que les organes exécutifs de la direction générale, les conventions et contrats importants seront soumis à la ratification de cette dernière ; c'est ce qu'exige également l'expédition uniforme des affaires dans toute l'administration des chemins de fer fédéraux.

5.

Dispositions générales.

Seuls, les citoyens suisses ayant en Suisse leur domicile fixe, peuvent être admis au service des chemins de fer de la Confédération. Ce principe, également suivi par les Etats étrangers, se justifie par des considérations aussi bien économiques que militaires. Le moyen de communication le plus important d'un pays doit être dirigé et desservi par des citoyens de ce pays. On ne peut admettre d'exception que pour le service des lignes situées sur territoire étrangor.

La durée des fonctions des fonctionnaires et employés des chemins de fer est de trois ans comme pour les autres fonctionnaires et employés fédéraux. Si pour les membres de la direction générale et des directions d'arrondissement nous avons fixé à six ans la durée de leurs fonctions, c'est pour que le passage du régime

actuel, où la durée des fonctions est plus longue, au régime nouveau en soit facilité. Mais, à vrai dire, il n'y a pas de raison intérieure de déroger aux dispositions qui font règle pour les autres fonctionnaires fédéraux.

On doit se réserver le droit de révoquer les membres du conseil d'administration, de la direction générale et des directions d'arrondissement, comme garantie d'une gestion conforme aux intérêts du public ; il va sans dire que l'on n'usera de ce droit que dans des cas graves.

Le règlement d'exécution édictera des dispositions sur la comptabilité, les compétences en matière disciplinaire et l'octroi de libre parcours. Aucune de ces matières ne peut être fixée par une loi ; il faut les accommoder aux temps et aux circonstances.

Comme nous l'avons dit au chapitre II, 1 *a*, les fonctionnaires des compagnies privées qui entreront au service des chemins de fer d'Etat, peuvent exiger que leurs droits aux caisses existantes de pension et de secours soient sauvegardés dans toute leur intégrité. Si, lors du rachat des chemins de fer, les compagnies ont à combler le déficit des caisses de secours et si l'on doit porter à leur compte, comme dépenses d'exploitation, les contributions ordinaires à ces caisses, ainsi qu'une partie des contributions extraordinaires, cela vient uniquement de ce que, comme acquéreur des chemins de fer, la Confédération contracte pour le moins tous leurs engagements à cet égard ; les fonctionnaires peuvent même attendre d'elle qu'elle se montre plus soucieuse encore de leurs intérêts. Aussi l'article 33 prévoit-il pour les fonctionnaires et employés permanents la création d'une caisse de pension et de secours, dont les statuts seront établis par le Conseil fédéral. En organisant cette caisse, on prendra garde qu'aucun membre des caisses de secours existantes ne trouve moins d'avantages à faire partie de la caisse générale. Conviendra-t-il à cet effet de garder tout ou partie des caisses existantes ? C'est ce qui fera l'objet d'un examen spécial, et ce sera au Conseil fédéral, en sa qualité d'autorité administrative suprême, de prendre une décision à ce sujet.

L'administration des chemins de fer fédéraux devra créer aussi des caisses de malades pour ouvriers, car il y a beaucoup plus à faire dans ce sens que ce n'a été le cas jusqu'ici.

6.

Dispositions transitoires et finales.

Notre intention est de procéder à la nationalisation des cinq chemins de fer principaux en une seule et même fois. Il peut se

faire cependant qu'ensuite d'une libre convention, certaines lignes passent à la Confédération avant le terme prévu par les concessions et que, temporairement, la Confédération n'ait à exploiter qu'une partie seulement du réseau.

C'est en prévision de ce cas qu'on a formulé la disposition transitoire suivant laquelle on peut s'abstenir de fixer un arrondissement et confier l'ensemble de la gestion à la direction générale.

Ce projet concernant l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux nous paraît propre à écarter les objections si souvent élevées contre l'exploitation uniforme des chemins de fer par l'Etat, et à procurer au pays les avantages qu'il attend de la nationalisation.

VI.

Les chemins de fer des Alpes après la nationalisation.

La situation de l'administration des chemins de fer fédéraux à l'égard de la question des chemins de fer des Alpes est déterminée en principe par l'article 3 de la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872, conçu en ces termes : « La Confédération cherchera, d'une manière générale, à développer et à augmenter ces voies de communication ; elle s'efforcera, en particulier, de venir le plus possible en aide aux tendances qui se manifestent dans l'Est, le Centre et l'Ouest des Alpes suisses, pour améliorer les jonctions avec l'Italie et la mer Méditerranée, sans toutefois permettre qu'il soit créé aucune exclusion au préjudice de telle ou telle entreprise de ce genre. »

L'une de ces tâches a été remplie par l'achèvement du chemin de fer du Gothard construit sur la base du traité entre la Suisse et l'Italie concernant l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer du Gothard, du 15 octobre 1869, et de la convention entre la Suisse, l'Allemagne et l'Italie concernant l'accession de l'empire allemand à ce traité, du 20 octobre 1871. Lorsque pendant la construction du Gothard, qui avait été confiée à une société par actions, l'on s'aperçut que le devis primitif ne suffisait pas pour l'exécution de cette œuvre grandiose, les Etats intéressés durent accorder une nouvelle subvention de 28 millions dont 8 étaient imposés à la Suisse par le traité international du 12 mars 1878. La Confédération alloua un subside de quatre millions et demi par la loi fédérale du 22 août 1878 accordant des subventions aux chemins de fer des Alpes, loi qui fut ratifiée par

278,731 voix contre 115,571, dans la votation populaire du 19 janvier 1879. Non seulement cette loi permit d'achever le Gothard, mais par son article 5 elle accordait une subvention égale, soit de 4 $^{1}/_{2}$ millions de francs, une fois pour toutes, aux cantons qui s'intéresseraient financièrement à l'un des deux chemins de fer des Alpes, à l'orient et à l'occident de la Suisse, répondant aux conditions de l'article 3 de la loi du 23 décembre 1872; il était réservé à l'Assemblée fédérale de déterminer souverainement les conditions de cette subvention.

Il est clair que ces engagements pris par la Confédération subsisteront après la nationalisation des chemins de fer suisses.

Comme on sait, la Suisse occidentale est depuis longtemps d'accord sur le projet d'un chemin de fer du Simplon et la compagnie du Jura-Simplon s'est engagée à l'exécuter si on lui accordait la subvention de 20 millions demandée pour l'exécution du dernier projet présenté en 1893. Par notre rapport du 11 juin 1896 sur le percement du Simplon et les négociations avec l'Italie, ainsi que par notre message du 4 décembre 1896, concernant la ratification du traité du 25 novembre 1895 entre la Suisse et l'Italie au sujet de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola, nous vous avons renseignés d'une façon circonstanciée sur l'état de cette affaire, et par arrêté du 21 décembre 1896 vous avez donné à ce traité votre approbation; le parlement italien l'a également ratifié. On possède donc la base nécessaire pour subventionner définitivement l'entreprise.

Si, comme cela est à prévoir, le Jura-Simplon réussit à obtenir les subventions et les autres capitaux dont il a besoin pour le percement de ce tunnel évalué (non compris les intérêts) à 58,820,000 francs, pour simple voie avec galeries parallèles, et à 75,040,000 francs, pour double voie, les travaux commenceront probablement avant la cession du Jura-Simplon à la Confédération. En ce cas, celle-ci continuera l'entreprise en lieu et place de la compagnie, remboursera au Jura-Simplon, comme capital de premier établissement, les capitaux déjà dépensés et fournira elle-même ceux qui seront encore nécessaires. Il va de soi que les subventions promises au Jura-Simplon par les cantons et d'autres intéressés devront être versées à la Confédération. Comme ce tunnel forme un objet de construction du chemin de fer du Jura-Simplon, il n'y a pas à douter, au point de vue juridique, qu'il ne soit cédé à la Confédération sans aucune difficulté.

En ce qui concerne le résultat financier du rachat du Simplon par la Confédération, si nous en croyons le rapport des experts

consultés par le Jura-Simplon, il n'y a aucun sujet de redouter un déficit, surtout si l'on tient compte de l'influence heureuse que l'ouverture de cette ligne de transit international ne manquera pas d'exercer sur les autres lignes. On sait quel surcroît d'animation a suivi l'ouverture du Gothard et de l'Arlberg ; l'on peut être certain que le même effet se produira dans la Suisse occidentale. Il n'y a pas lieu non plus de craindre que le Simplon fasse au Gothard une concurrence ruineuse. La partie du trafic qui pourra être détournée de sa voie ordinaire sera trop peu considérable pour influencer beaucoup le rendement du Gothard, et d'autre part, l'augmentation constante de la circulation sur cette dernière ligne compensera amplement une légère diminution des bénéfices.

Quant à la ligne du Simplon, elle forme un complément indispensable du réseau des chemins de fer suisses, et, sous aucun prétexte, la possession du Gothard ne saurait dispenser la Confédération de servir les intérêts de la Suisse occidentale, comme elle a servi autrefois ceux de la Suisse centrale en subventionnant l'entreprise du Gothard.

En principe, la question des chemins de fer de la Suisse orientale est exactement la même. Ici pareillement il y a des engagements pris et l'obligation pour la Confédération de venir également en aide à toutes les parties du pays. Ce qui manque, c'est un ensemble de données positives pouvant servir de base d'opération. Si la Suisse occidentale s'est mise d'accord sur un projet déterminé, la plus grande incertitude au contraire règne encore sur l'ouverture dans la Suisse orientale d'un passage à travers les Alpes. Au lieu que précédemment on ne prévoyait de passage que dirigé du nord au sud, de préférence par le Splügen, on estime aujourd'hui qu'il serait bien plus avantageux pour la Suisse orientale et en particulier pour les Grisons de créer une ligne internationale dans la direction du sud-est. Mais ces projets sont encore trop vagues pour que l'autorité fédérale puisse prendre position ; il est besoin tout d'abord que cette question soit soumise par les cantons intéressés à un examen approfondi. Ce qui est certain, c'est qu'en cas de nationalisation des chemins de fer, la Confédération ne manquera pas de seconder la Suisse orientale dans son dessein d'ouvrir un passage à travers les Alpes, comme elle se fera l'auxiliaire de la Suisse occidentale dans le percement du Simplon. Le réseau des chemins de fer suisses ne pourra donc être considéré comme complet tant qu'il n'embrassera pas jusqu'aux vallées des Grisons.

VII.

Proposition tendant à dénoncer, en vertu des concessions, le rachat aux cinq compagnies principales.

Nous avons exposé les motifs qui conduisent à envisager le rachat des cinq chemins de fer principaux comme exigé par l'intérêt général; nous avons établi qu'avec une bonne organisation, le rachat peut s'opérer sans obérer les finances fédérales et qu'il ne saurait mettre en péril les intérêts du pays dans le domaine des chemins de fer; il nous reste à justifier brièvement la forme de nos propositions.

Au chapitre III, nous avons expliqué pourquoi nous ne considérons pas comme nécessaire de recourir à une révision de la constitution, mais tenons au contraire comme commandé de régler, par la voie législative, la question du rachat en même temps que celle de l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux. Nous vous soumettons dans ce but le projet de loi fédérale sur *l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération et sur l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.*

Nous renvoyons, quant à la seconde partie, aux considérations contenues au chapitre V et faisons observer quant à la première:

Dans le préambule sont cités les deux articles de la constitution fédérale d'où, à notre avis, découle en faveur de la Confédération le droit d'acquérir et exploiter des chemins de fer fédéraux.

L'article 1er pose en principe que le système actuel d'exploitation par des compagnies privées, sera remplacé par l'exploitation par l'Etat; conformément aux explications que nous donnons au chapitre II, 2, il limite la nationalisation aux chemins de fer qui, à cause de leur importance économique ou stratégique, intéressent la Suisse entière ou une grande partie de son territoire. L'acquisition est en outre subordonnée à la condition que les voies ferrées ne soient pas payées trop cher.

De plus, comme il peut y avoir un avantage à étendre l'acquisition aux entreprises accessoires et complémentaires rattachées étroitement à un chemin de fer, prévoyons-nous le cas dans le projet et autorisons-nous la Confédération à opérer ces achats.

La nationalisation sera limitée pour le moment aux cinq chemins de fer principaux avec leurs lignes secondaires; il y sera, pour les motifs que nous développons au chapitre III, procédé par

la voie du rachat tel qu'il est prévu par les concessions. L'article 2 charge en conséquence le Conseil fédéral de dénoncer aux compagnies le rachat pour ces diverses échéances. En ce qui concerne le Nord-Est, il n'est pas encore certain que l'acquisition puisse être faite en une seule opération ; c'est pourquoi il faut réserver à la Confédération le droit de limiter la dénonciation du rachat à certaines lignes qui sont au bénéfice de concessions spéciales. Tenant compte de l'éventualité, fort probable, où, après la dénonciation, les compagnies elles-mêmes entameront des négociations tendant à céder, sous certaines conditions, leurs lignes à la Confédération avant les échéances de rachat prévues par les concessions, notre projet prévoit le cas d'un rachat intervenant après entente et qui serait par sa nature un achat de gré à gré.

Nous réservons expressément la législation fédérale parce que nous jugeons utile d'écarter toute équivoque au cas où il surviendrait des contestations au sujet de l'interprétation des clauses de rachat ; en pareille occurrence la législation fédérale sera applicable.

Si, par la suite, d'autres chemins de fer viennent à être nationalisés, ils ne pourront l'être qu'en vertu de lois fédérales spéciales toutes soumises au referendum ; il en sera de même en cas de construction de lignes nouvelles. Nous proposons de le dire expressément à l'article 3 afin d'éviter tout malentendu et pour qu'il ne puisse pas être soutenu que l'Assemblée fédérale, d'accord avec l'administration du chemin de fer, est compétente pour étendre de la sorte le réseau des chemins de fer de la Confédération.

L'article 4 assure la gratuité du transfert de la propriété à la Confédération, sous réserve d'une taxe équitable pour l'inscription dans les registres fonciers, et exempte ce transfert des formalités, telles qu'actes notariés, etc., auxquelles la législation cantonale soumet les mutations foncières. Cette disposition s'inspire du principe identique posé par la loi fédérale du 1er mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il y a lieu de faire déterminer par la loi les voies et moyens à suivre pour se procurer les ressources financières que nécessitera l'achat des chemins de fer fédéraux. Nous croyons utile de laisser ouverte à l'article 5 la question de savoir quel mode, émission d'un emprunt ou de titres de rente, il conviendra de choisir ; de même, réservons-nous les prescriptions de détail sur les modalités, nous bornant à poser comme règle que la dette des chemins de fer sera amortie en 1960 au plus tard. Ce terme doit être fixé à l'avance, car

à cette époque les pays voisins seront pour la plupart devenus gratuitement possesseurs de leurs lignes principales et il faudra que, jusque-là, la Suisse aussi ait amorti sa dette.

A teneur de l'article 6 la comptabilité des chemins de fer fédéraux doit être tenue distincte de celle du reste de l'administration et le produit net des chemins de fer fédéraux être affecté exclusivement au service des intérêts et de l'amortissement de la dette des chemins de fer, ainsi qu'à parfaire les résultats financiers annuels et à améliorer et faciliter le trafic. Nous avons, au chapitre II, exposé en détail nos motifs à l'appui de cette proposition.

Par le fait et en même temps que la Confédération devient propriétaire d'un chemin de fer et l'exploite, l'autorisation accordée à un tiers de construire et d'exploiter cette ligne devient caduque. La Confédération exploitera les chemins de fer comme elle l'entendra ; elle n'est nullement liée aux anciennes concessions cantonales, puisque l'article 26 de la constitution fédérale lui attribue la souveraineté exclusive en matière de chemins de fer. La seule limite imposée à la Confédération est sa propre législation en ce domaine. Pour écarter tout malentendu, il faut le dire expressément à l'article 7. Il y a lieu de réserver les droits privés que les concessions peuvent avoir attribués à des tiers à l'égard des compagnies, mais ces prétentions ne concernent pas la Confédération, attendu qu'en approuvant les concessions elle a stipulé en sa faveur le droit de rachat sans réserve et qu'elle ne saurait dès lors être tenue d'assumer, en quelque mesure que ce soit, la responsabilité des engagements privés des compagnies.

Les chemins de fer fédéraux étant la propriété de la Confédération, seront, à ce titre, de par la législation fédérale, exemptés de tout impôt cantonal et communal; il convient toutefois de confirmer expressément cette règle à l'article 8 et de prévoir en même temps que la Confédération renonce à réclamer tout émolument de concession à l'égard de ses chemins de fer.

L'article 9 pose en principe que la législation générale en matière de chemins de fer est applicable aux chemins de fer fédéraux, à l'exception toutefois des cas où cette application s'exclut d'elle-même.

L'article final (48) contient la clause référendaire usuelle.

* * *

En vous soumettant le projet d'une loi fédérale *sur l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération et sur l'organisation de l'administration des chemins de*

fer fédéraux, nous prenons la liberté de vous demander d'examiner sans retard ces projets ; c'est avant le 1er mai 1898, avant le 26 février 1898 pour une ligne du Nord-Est, en effet, que la question de savoir s'il y a lieu de dénoncer aux compagnies principales le rachat prévu par les concessions devra être tranchée ; il faut par conséquent que l'Assemblée fédérale statue définitivement sur le projet de loi avant la fin de septembre au plus tard.

Veuillez agréer, messieurs les présidents et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, 25 mars 1897.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le président de la Confédération :
DEUCHER.

Le chancelier de la Confédération :
RINGIER.

Projet.

Loi fédérale

sur

l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération et sur l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du Conseil fédéral du 25 mars 1897;
vu les articles 23 et 26 de la constitution fédérale,

décrète :

I.

Acquisition et exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération.

Art. 1. La Confédération acquerra et exploitera pour son compte, sous le nom de « chemins de fer fédéraux », les chemins de fer suisses qui, à raison de leur importance économique ou stratégique, intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées.

Des entreprises accessoires étroitement rattachées à l'exploitation d'un chemin de fer pourront être acquises avec ce dernier.

Art. 2. L'acquisition des chemins de fer aura lieu, par voie de rachat, conformément à la législation fédérale et aux concessions et le Conseil fédéral dénoncera le rachat sur cette base et pour le plus prochain terme prévu, aux chemins de fer en exploitation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, soit :

1° au chemin de fer du Jura-Simplon ;

2° au chemin de fer du Central Suisse, y compris sa part à des lignes communes ;

3° au chemin de fer du Nord-Est, y compris sa part à des lignes communes ;

4° au chemin de fer de Wohlen-Bremgarten quant à la part de la municipalité de Bremgarten à cette ligne;

5° aux chemins de fer l'Union suisse;

6° au chemin de fer du Gothard.

Au cas où le rachat du Nord-Est dans son ensemble ne pourrait pas s'effectuer sur la base des dispositions régissant le réseau primitif, le Conseil fédéral exclura du rachat celles des lignes, au bénéfice de concessions spéciales, dont le prix serait excessif et dont la possession n'est pas indispensable pour une exploitation rationnelle des chemins de fer fédéraux.

Le Conseil fédéral est autorisé, moyennant l'assentiment de l'Assemblée fédérale, à acheter les chemins de fer mentionnés ci-dessus de gré à gré, mais en se conformant aux règles servant à déterminer le prix de rachat.

Art. 3. Si, par la suite, d'autres lignes que celles mentionnées à l'article 2 devaient être acquises ou de nouvelles lignes être construites par la Confédération, chacune de ces acquisitions ou constructions aura à faire l'objet d'une loi fédérale.

Art. 4. Le transfert de la propriété des chemins de fer acquis par la Confédération s'opérera aux termes faisant règle pour chacun d'eux, sans qu'il soit besoin de remplir les diverses formalités prescrites pour ces transferts.

Il ne peut être réclamé ni impôts ni taxes quelconques pour le transfert de propriété, hormis des émoluments équitables pour l'inscription de la mutation dans les livres fonciers.

Art. 5. La Confédération se procurera les fonds nécessaires pour l'acquisition des chemins de fer et la constitution du capital d'exploitation en contractant des emprunts par l'émission d'obligations ou de titres de rente.

Les titres ainsi émis devront être amortis en 60 ans, conformément à un tableau d'amortissement préalablement arrêté.

Art. 6. La comptabilité des chemins de fer fédéraux est tenue distincte de celle des autres branches de l'administration fédérale et de manière à ce que la situation financière puisse en tout temps être exactement établie.

Le produit net des chemins de fer fédéraux est affecté en premier lieu au paiement des intérêts et à l'amortissement de la dette des chemins de fer.

Le surplus des excédents sera employé exclusivement dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire à parfaire les rendements annuels, ainsi qu'à perfectionner et alléger les conditions de transport.

Art. 7. Le transfert d'un chemin de fer à la Confédération rend caduques toutes les clauses des concessions. Restent réservées les conventions de droit civil existant au profit des tiers; les intéressés ont à s'entendre à ce sujet directement avec les anciens concessionnaires.

Art. 8. Les chemins de fer fédéraux sont exemptés de tout impôt cantonal ou communal.

La Confédération renonce à percevoir des chemins de fer fédéraux le droit de concession auquel l'article 19 de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des

chemins de fer, du 23 décembre 1872, soumet le transport régulier périodique des personnes.

Art. 9. La législation fédérale en matière de chemins de fer est applicable aux chemins de fer fédéraux, dans la mesure où à l'égard de ceux-ci cette application a encore sa raison d'être.

II.

Organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Art. 10. L'administration des chemins de fer fédéraux constitue une division spéciale de l'administration fédérale.

1.

Direction supérieure de l'administration.

Art. 11. Les dispositions ci-après font règle pour la direction supérieure de l'administration par les autorités fédérales :

Appartiennent :

A. A l'Assemblée fédérale :

1. l'examen et l'approbation du compte annuel et du rapport de gestion ;
2. les décisions concernant la construction de lignes nouvelles et l'acquisition de lignes existantes, sous réserve du referendum ;
3. l'élection de 11 membres du conseil d'administration (article 19). L'Assemblée fédérale réunie procède à cette élection.

B. Au Conseil fédéral :

1. L'élaboration du règlement pour l'exécution de la présente loi.
2. La nomination :
   a. de 17 membres du conseil d'administration (article 19);
   b. des membres de la direction générale (article 26);
   c. des membres des directions d'arrondissement (article 32) sur les propositions de la direction générale, mais sans que ces propositions lient le Conseil fédéral.
3. L'approbation du budget annuel.
4. Le dépôt en mains des Chambres fédérales :
   a. des comptes annuels et du rapport de gestion ;
   b. des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles et à l'acquisition de lignes existantes.
5. L'exercice des attributions que le Conseil fédéral possède actuellement à l'égard des chemins de fer privés, dans la mesure où ces attributions ont encore leur raison d'être à l'égard des chemins de fer fédéraux.

En vertu de la loi sur l'organisation du Conseil fédéral certaines attributions peuvent être transférées au Département des Chemins de fer.

2.

Conseil des chemins de fer.

Art. 12. Les cantons nomment le conseil des chemins de fer à raison d'un membre pour 50,000 habitants. Toute fraction est comptée pour 50,000. Pour déterminer le chiffre des habitants, c'est le dernier recensement fédéral qui fait règle.

Le mode de nomination est arrêté par les cantons.

Aucun canton ne peut se faire représenter par plus d'un membre de son gouvernement.

La durée des fonctions est de trois années et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 13. Le conseil des chemins de fer a pour attributions :

1. de nommer 11 membres du conseil d'administration (article 19) ;
2. de donner quand il en est requis par :
   a. le Conseil fédéral,
   b. un gouvernement cantonal,
   c. le conseil d'administration,
   d. par un de ses propres membres,

son avis sur les questions se rattachant au service des chemins de fer, ces avis devant être transmis aux autorités compétentes.

Art. 14. Le conseil des chemins de fer choisit dans son sein, pour la durée d'une période administrative, son président et son vice-président ainsi qu'une commission permanente chargée de l'examen préalable des questions mentionnées à l'article 13, chiffre 2.

Cette commission permanente a le droit de demander à la direction générale tous les renseignements dont elle aura besoin au sujet des affaires qu'elle a à examiner et de prendre connaissance de toutes les pièces y relatives. La commission ou ses membres ne peuvent directement se mettre en rapports avec les directions d'arrondissement ou des fonctionnaires que moyennant l'autorisation préalable de la direction générale.

Art. 15. Le conseil des chemins de fer se réunit régulièrement deux fois par année, en mai et en novembre, sur la convocation de son président. D'autres réunions n'ont lieu que lorsque des affaires urgentes l'exigent.

Le conseil des chemins de fer ne peut délibérer que lorsque les trois cinquièmes au moins de ses membres sont présents.

Le président et le vice-président du conseil d'administration et les membres de la direction générale ainsi que les présidents des directions d'arrondissement assistent aux séances avec voix consultative.

Les séances sont publiques.

Art. 16. Les membres du conseil des chemins de fer touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'Assemblée fédérale.

3.

Division du réseau des chemins de fer.

Art. 17. Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en trois arrondissements désignés par arrondissement de l'ouest, du centre et de l'est.

Le règlement d'exécution délimite ces arrondissements.

4.

Organes de l'administration.

Art. 18. Les organes de l'administration des chemins de fer fédéraux sont:

a. le conseil d'administration;

b. la direction générale;

c. les directions d'arrondissement.

a. Conseil d'administration.

Art. 19. Le conseil d'administration se compose de 39 membres nommés comme suit:

11 par l'Assemblée fédérale réunie;

17 par le Conseil fédéral;

11 par le conseil des chemins de fer.

Aucun des membres du conseil d'administration dont la nomination appartient au Conseil fédéral et au conseil des chemins de fer ne peut en même temps faire partie de

l'une des Chambres fédérales. Les membres du conseil des chemins de fer ne peuvent pas davantage faire partie du conseil d'administration.

Le Conseil fédéral ne fait ses nominations que lorsque l'Assemblée fédérale réunie et le conseil des chemins de fer ont procédé à celles qui leur compètent ; il veillera, dans ses nominations, à ce que l'agriculture, le commerce et l'industrie soient équitablement représentés.

La durée des fonctions est de trois années et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 20. Les attributions du conseil d'administration comprennent :

1. la surveillance de l'ensemble de l'administration ;
2. la fixation du projet de budget annuel à soumettre au Conseil fédéral ;
3. l'examen du compte et du rapport de gestion annuels dressés par la direction générale, pièces à soumettre ensuite au Conseil fédéral ;
4. la fixation des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs et la classification des marchandises, l'élaboration des dispositions réglementaires, dans les cas importants après avoir demandé un rapport au conseil des chemins de fer ;
5. la fixation des règles suivant lesquelles doivent être établis les horaires (distinction des catégories de trains, nombre des courses, vitesses, etc.), dans les cas importants après avoir demandé un rapport au conseil des chemins de fer ;
6. la prise à bail de lignes n'appartenant pas à la Confédération, l'affermage de chemins de fer fédéraux et l'installation d'entreprises accessoires ;
7. la ratification des conventions importantes passées avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes ;

8. la ratification des conventions passées avec d'autres entreprises de chemins de fer concernant la cojouissance des gares, stations et tronçons de lignes, ainsi que d'ouvrages communs ;
9. la fixation des plans-types pour les terrassements et ouvrages d'art, la voie de fer, les bâtiments et le matériel roulant ;
10. la fixation du tracé des lignes nouvelles, ainsi que celle des plans pour importantes constructions nouvelles dans les gares ; l'élaboration des plans pour reconstructions et travaux de parachèvement importants sur le réseau en exploitation ;
11. l'approbation des contrats de construction et de livraison dont le montant dépasse 500,000 francs ;
12. l'achat d'immeubles non destinés à des constructions servant au chemin de fer, et dont le prix dépasse 200,000 francs ; de même, la vente d'immeubles d'une valeur supérieure à 50,000 francs ;
13. l'organisation des services conformément aux dispositions du règlement d'exécution édicté par le Conseil fédéral ;
14. la ratification de la nomination des chefs de service de la direction générale et des directions d'arrondissement ;
15. la fixation dans les limites de la loi sur les traitements et du budget, des traitements des fonctionnaires mentionnés au chiffre 14 ;
16. la détermination des conditions générales auxquelles est engagé le personnel ;
17. l'étude, après avoir pris l'avis du conseil des chemins de fer, des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles pour le compte de la Confédération ;
18. l'étude des modifications à apporter à la législation en matière de chemins de fer fédéraux.

Art. 21. Le conseil d'administration choisit dans son sein, pour la durée d'une période administrative, son président et son vice-président.

Art. 22. Le conseil d'administration nomme pour la durée d'une période administrative une commission permanente composée du président du conseil d'administration, comme président, et de six membres, chargée de l'examen préalable des affaires. Il peut toutefois nommer exceptionnellement des commissions spéciales pour l'examen de certaines affaires.

La commission permanente et les commissions spéciales ont le droit de demander à la direction générale tous les renseignements dont elles ont besoin au sujet des affaires qu'elles ont à traiter et de prendre connaissance de toutes les pièces y relatives. Ces commissions ou leurs membres ne peuvent se mettre directement en rapports avec les directions d'arrondissement ou fonctionnaires que moyennant l'autorisation préalable de la direction générale.

Les commissions peuvent s'adjoindre un secrétaire qui leur est fourni par le secrétariat de la direction générale.

Art. 23. Les membres de la direction générale et les présidents des directions d'arrondissement assistent, avec voix consultative, aux délibérations du conseil d'administration, à condition qu'elles ne concernent pas leurs intérêts personnels.

La direction générale est représentée dans les délibérations de la commission permanente par son président ou son vice-président, avec voix consultative.

La direction générale peut, si elle le juge à propos, déléguer quelques-uns de ses membres aux délibérations des commissions spéciales ; ils y ont voix consultative.

Art. 24. Le conseil d'administration, convoqué par son président, se réunit régulièrement la première semaine des mois de février, avril, juin, août, octobre et décembre. D'autres séances peuvent aussi avoir lieu lorsque des affaires urgentes l'exigent.

Le conseil ne peut délibérer que lorsqu'il y a au moins 20 membres présents.

Dans la règle, les séances se tiennent à Berne.

Art. 25. Les membres du conseil d'administration touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'Assemblée fédérale.

b. Direction générale.

Art. 26. La direction générale se compose de cinq à sept membres. Elle est nommée par le Conseil fédéral.

La durée de ses fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des Chambres fédérales.

Le siège de la direction générale est à Berne.

Ses membres doivent être domiciliés à Berne.

Art. 27. Le Conseil fédéral nomme, chaque fois pour trois années, le président et le vice-président parmi les membres de la direction générale.

Art. 28. Sous réserve des exceptions ou restrictions prévues par la présente loi et des attributions conférées par l'article 20 au conseil d'administration, la direction générale exerce l'ensemble de la gestion. Elle a spécialement pour mission :

1. de représenter, en matière administrative et en justice, l'administration des chemins de fer vis-à-vis des tiers, pour autant que ces pouvoirs ne sont pas conférés aux directions d'arrondissement (article 35, chiffre 1);
2. de nommer tous les fonctionnaires et employés qui lui sont directement subordonnés, ainsi que les chefs de service des directions d'arrondissement;
3. de fixer les traitements des fonctionnaires et employés à sa nomination, ainsi que de déterminer, selon des règles uniformes, les traitements des employés qui sont à la nomination des directions d'arrondissement.
4. d'élaborer le budget annuel;
5. d'établir le compte annuel;

6. de rédiger le rapport annuel de gestion;
7. de préparer toutes les affaires autres que celles déjà mentionnées et qui sont du ressort du conseil d'administration;
8. d'exécuter les décisions du conseil d'administration;
9. d'élaborer les règlements, instructions et prescriptions nécessaires pour les branches de service qui sont directement sous ses ordres, ainsi que pour celles attribuées aux directions d'arrondissement;
10. d'élaborer les tarifs;
11. de contrôler les recettes de l'exploitation (contrôle de l'exploitation);
12. de statuer sur les réclamations visant soit la fausse application des tarifs ou des prescriptions relatives aux tarifs, soit les erreurs de parcours, de plus sur les réclamations visant la perte ou l'avarie de marchandises, ou encore les retards dans le service des voyageurs et marchandises, pour autant que le règlement d'exécution édicté par le Conseil fédéral ne défère pas ces réclamations aux directions d'arrondissement;
13. d'élaborer les horaires et de veiller à ce qu'ils soient appliqués par les directions d'arrondissement d'une manière conforme aux besoins du transit;
14. d'exercer le contrôle central du matériel;
15. de pourvoir à l'exécution des travaux neufs et de parachèvement, pour autant que les directions d'arrondissement n'en sont pas chargées;
16. de conclure des conventions avec d'autres entreprises de transport au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes;
17. de conclure des conventions avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet de la cojouissance et la construction en commun de gares, stations, tronçons de voie et installations servant à l'exploitation;

18. de conclure des conventions au sujet de l'acquisition d'immeubles destinés aux constructions à exécuter par la direction générale, ainsi que toutes les conventions au sujet de l'acquisition d'immeubles destinés à d'autres usages ;
19. de conclure les traités de construction et de livraison pour les travaux à exécuter par la direction générale, ainsi que les traités de livraison ayant pour objet le matériel de la voie, le combustible et le matériel roulant, ainsi que tous les traités de livraison qui n'ont pas été réservés par la direction générale à la direction d'arrondissement ;
20. de surveiller la gestion des directions d'arrondissement et de leur donner des instructions destinées à assurer l'unité et l'harmonie administratives ;
21. de statuer sur les ratifications prévues à l'article 38.

Art. 29. La direction générale présentera chaque trimestre au conseil d'administration un état sommaire des recettes de l'exploitation.

Art. 30. La direction générale délibère lorsque la majorité absolue de ses membres est réunie.

En cas d'égalité des voix, c'est la proposition pour laquelle le président aura voté qui prévaudra ; s'il s'agit de nominations, c'est, en cas d'égalité des voix, le sort qui décidera.

Art. 31. Les affaires sont réparties par départements entre les membres de la direction.

L'organisation des départements et la répartition des différents services sont déterminées par le règlement d'exécution à édicter par le Conseil fédéral. Ce règlement déterminera aussi les affaires qui pourront être liquidées directement par les départements.

C. Directions d'arrondissement.

Art. 32. Chaque direction d'arrondissement se compose de trois membres nommés par le Conseil fédéral sur la proposition de la direction générale, mais sans que ces propositions lient le Conseil fédéral.

La durée de leurs fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des chambres fédérales.

Art. 33. La direction de l'arrondissement Ouest a son siège à Lausanne, celle de l'arrondissement du Centre à Lucerne, celle de l'arrondissement Est à Zurich.

Les membres de la direction doivent être domiciliés au siège de la direction d'arrondissement.

Art. 34. Le Conseil fédéral nomme pour une période de trois années, parmi les membres de chacune des directions d'arrondissement, un président et un vice-président.

Art. 35. Les directions d'arrondissement ont pour attributions :

1. de représenter l'administration des chemins de fer dans les affaires administratives et judiciaires qui sont de la compétence des directions d'arrondissement ;
2. de veiller à l'entretien du chemin de fer et des accessoires, y compris les bâtiments et les lignes télégraphiques ;
3. d'exécuter les travaux de parachèvement et les autres modifications dans les constructions sur le réseau en exploitation, sous réserve des décisions contraires prises dans chaque cas particulier par la direction générale ; de conclure les traités relatifs à ces constructions et ayant pour objet des acquisitions de terrains, des constructions ou des livraisons, cela sous réserve de l'article 38, chiffre 4 ;
4. de surveiller la voie et la police du chemin de fer ;

5. de prendre les mesures nécessaires en vue de protéger l'administration du chemin de fer contre tout empiétement sur ses droits de propriété et tout trouble apporté à sa possession ;
6. le service de la traction ;
7. le service des trains ;
8. le service d'expédition, y compris les entrepôts ;
9. l'exploitation des ateliers ;
10. de gérer les magasins principaux et l'économat (sous réserve de l'article 28, chiffre 19) ;
11. d'organiser les services de camionnage et de conclure les conventions y relatives avec les entrepreneurs ;
12. de statuer sur les réclamations pour fausse application des tarifs ou erreurs de parcours, la perte ou avarie de marchandises, ainsi que sur celles visant des retards dans le service des voyageurs et des marchandises, pour autant que ces réclamations sont de leur compétence (article 28, chiffre 12) ;
13. de statuer sur les réclamations dans les cas de responsabilité civile ensuite de mort d'homme ou de lésions corporelles ;
14. de louer les immeubles disponibles, ainsi que des buffets des gares ;
15. de vendre les immeubles disponibles.

Art. 36. Les directions d'arrondissement siègent trois fois par an au moins avec la direction générale et sous la présidence de son président, aux fins de se communiquer réciproquement les expériences faites dans l'exploitation et de préparer les perfectionnements reconnus utiles.

Elles ont le droit de faire des propositions écrites à la direction générale.

Avant d'édicter des prescriptions de portée générale ou permanente sur les attributions des directions d'arrondissement, la direction générale leur fournira l'occasion de donner leur avis.

Les directions d'arrondissement prennent part aux séances du conseil des chemins de fer et du conseil d'administration par l'organe de leur président qui a voix consultative (articles 15 et 23).

Art. 37. Les directions d'arrondissement nomment tout le personnel qui leur est subordonné, à l'exception des chefs de service, et fixent les traitements et salaires dans les limites de la loi sur les traitements et du budget.

Art. 38. Sont soumis à la ratification de la direction générale :

1. les arrangements intervenus au sujet des réclamations prévues à l'article 35, chiffres 12 et 13, lorsque l'indemnité accordée ne dépasse pas 20,000 francs en capital ;
2. les conventions relatives à l'organisation d'un service de camionnage (article 35, chiffre 11) ;
3. les contrats de vente d'immeubles (article 35, chiffre 15), sous réserve de l'article 20, chiffre 12.
4. les contrats concernant l'exécution de travaux de construction ou la livraison de matériaux, lorsque ces contrats portent sur une somme supérieure à 50,000 francs.

Art. 39. Les prescriptions des art. 30 et 31 sont applicables par analogie aux directions d'arrondissement.

5.

Dispositions générales.

Art. 40. Les citoyens suisses ayant leur domicile fixe en Suisse peuvent seuls être admis au service des chemins de fer.

Cette disposition ne s'applique pas aux employés qui sont au service de tronçons de lignes situés à l'étranger et exploités par la Confédération.

Art. 41. La durée des fonctions des fonctionnaires et des employés à poste fixe est de trois années ; elle coïn-

cide avec celle des autres fonctionnaires fédéraux. Sont réservées les dispositions sur la durée des fonctions des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement (articles 26 et 32).

Art. 42. Une loi fédérale fixera les traitements des directeurs, fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux.

Art. 43. Les membres du conseil d'administration, de la direction générale et des directions d'arrondissement peuvent être révoqués par décision motivée de l'autorité qui les a nommés.

Art. 44. Le règlement d'exécution édictera les dispositions relatives :

1. à la comptabilité ;
2. aux compétences disciplinaires ;
3. à l'octroi du libre parcours.

Art. 45. Une caisse de pensions et de secours sera créée pour les fonctionnaires et employés à poste fixe. Elle sera alimentée moitié par les membres de la caisse, moitié par la caisse d'exploitation des chemins de fer.

Le Conseil fédéral édicte les statuts.

Les caisses de pensions et de secours existantes, dont la gestion passera à l'administration des chemins de fer fédéraux lors de l'acquisition des chemins de fer, peuvent, si le Conseil fédéral le juge à propos, continuer à exister sur l'ancienne base et entre leurs membres. Les membres de ces caisses ne peuvent en même temps faire partie de la caisse générale de pensions et de secours.

Art. 46. Le Conseil fédéral édictera les prescriptions nécessaires pour la création de caisses d'assurance contre la maladie.

6.

Dispositions transitoires et finales.

Art. 47. Les arrondissements de chemins de fer seront créés au fur et à mesure que se développera le réseau des chemins de fer fédéraux. Si l'exploitation fédérale devait commencer avec un réseau restreint, on pourra, aussi longtemps que durera cette situation, renoncer à former des arrondissements et confier l'ensemble de la gestion à la direction générale.

Le Conseil fédéral édicte ces mesures organiques.

Art. 48. Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque à laquelle elle entrera en vigueur.

ANNEXES

AU

MESSAGE DU CONSEIL FÉDÉRAL

À

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

concernant

le rachat des principales lignes de chemins de fer suisses

(Du 25 mars 1897.)

Table des matières.

		Page
I.	Récapitulation des termes de rachat les plus prochains et des longueurs des lignes à chaque terme	3
II.	Récapitulation des conditions de rachat pour les termes les plus prochains	4—7
III.	Résultats moyens de l'exploitation dans les années 1886 à 1895	8—11
IV.	Spécification des «recettes diverses» et des «dépenses pour buts divers» figurant au compte de profits et pertes	12—15
V.	Bilans à la fin de 1895	16—17
VI.	Récapitulation des pertes jusqu'à fin 1895 et des sommes employées à leur amortissement	18—19
VII.	Relevé du produit net, aux termes des concessions, dans les années 1886 à 1895:	
	a. comptes de rendement pour le rachat	20—21
	b. comptes généraux de la société	22—23
VIII.	Complément du produit net pour les lignes ouvertes ou supprimées dans les années 1886 à 1897	24—25
IX.	Produit net des lignes ci-après:	
	a. Jura-Simplon	26
	b. Nord-Est, y compris les lignes communes	27
	c. Central, y compris les lignes communes	28
	d. Union-Suisse	29
	e. Gothard	30
	f. Wohlen-Bremgarten, part de la commune de Bremgarten	31
X.	Récapitulation du produit net	32—33
XI.	Indemnités de rachat au 1er mai 1903, ou 1909	34—35
XII.	Bilans d'entrée pour la Confédération au 1er mai 1903, ou 1909	36—37
XIII.	Budgets d'exploitation pour la Confédération en 1903, ou 1909:	
	a. l'intérêt du capital calculé à 4 %	38—39
	b. » » » » » 3½ %	40—41
	c. » » » » » 3 %	42—43
XIV.	Bilans finals des compagnies de chemins de fer au 1er mai 1903 ou en 1909	44—45
XV.	Quotes-parts de liquidation pour les actions au 1er mai 1903 ou en 1909	46—47
XVI.	Aperçu des emprunts à la fin de 1895 et des conditions de remboursement	48—51
XVII.	Dividendes payés sur les actions	52—55
XVIII.	Tableau comparatif des capitaux à intérêt et du produit net total	56—57
XIX.	Extension des chemins de fer sur territoire suisse (longueur des lignes à la fin des années 1844 à 1895)	58—59

Annexe I.

Récapitulation des termes de rachat les plus prochains et des longueurs des lignes à chaque terme.

Termes de rachat les plus prochains.	Longueur des lignes à chaque terme.						
	Jura-Simplon.	Nord-Est, y compris les lignes communes.	Central, y compris les lignes communes.	Union-Suisse.	Gothard.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten).	Total.
	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
26 février 1903	—	82 811	—	—	—	—	82 811
1er mai »	939 951	297 928	398 096	268 781	—	1 324	1 906 080
3 » »	—	3 680	—	—	—	—	3 680
8 juin »	—	24 043	—	—	—	—	24 043
9 septembre »	—	22 670	—	—	—	—	22 670
21 décembre »	—	12 750	—	—	—	—	12 750
22 » »	—	47 170	—	—	—	—	47 170
23 » »	—	18 293	—	—	—	—	18 293
20 juillet 1904	—	61 594	—	—	—	—	61 594
30 décembre »	—	22 157	—	—	—	—	22 157
1er février 1905	—	32 605	—	—	—	—	32 605
1er mai 1909	—	25 056	—	—	273 056	—	298 112
1er » 1910	—	20 065	—	—	—	—	20 065
1er » 1915	—	1 184	—	—	—	—	1 184
Lorsque la ligne Thalweil-Zoug aura été exploitée pendant 10 années	—	77 583	—	—	—	—	77 583
Sur territoire badois	—	14 560	—	—	—	—	14 560
Total	939 951	764 149	398 096	268 781	273 056	1 324	2 645 357

Récapitulation des conditions de rachat

N°	Désignation des compagnies et des lignes.	Longueur des lignes à la fin de 1895.	Le rachat comprend la ligne proprement dite avec les accessoires ci-après:
		m.	
	Jura-Simplon.		
1	Totalité du réseau	939 951	Matériel d'exploitation, bâtiments et approvisionnements.
	Nord-Est.		
2	Winterthour-Etzweilen-Ramsen, Etzweilen-Constance et Emmishofen-Kreuzlingen	67 746	Matériel, bâtiments et approvisionnements.
3	Etzweilen-Feuerthalen	15 065	»
4	Romanshorn-Zurich-Aarau, Rorschach-Constance et Turgi-Waldshut . .	181 192	»
5	Winterthour-Schaffhouse	30 366	»
6	Aarau-Suhr (pour la moitié) . . .	1 752	»
7	Wohlen-Bremgarten (deux cinquièmes)	2 648	Matériel d'exploitation avec tous les autres accessoires.
8	Effretikon-Otelfingen, Seebach-Œrlikon et Wettingen-Suhr	50 456	»
9	Glaris-Lintthal	15 752	»
10	Eglisau-Neuhausen (parties suisses) [en construct.]	9 132	»
11	Dielsdorf-Niederweningen . . .	6 630	»
12	Bötzberg (pour la moitié) . . .	24 043	Matériel, bâtiments et approvisionnements.
13	Sulgen-Gossau	22 670	»
14	Koblenz-Stein (pour la moitié) . .	12 750	»
15	Winterthour-(Bülach-Eglisau-)Weiach .	28 977	»
16	Weiach-Koblenz	18 193	»
17	Niederglatt-Otelfingen	12 411	(La ligne concédée).
18	Otelfingen-Wettingen	5 882	Matériel, bâtiments et approvisionnements.
19	Zurich-Meilen-Rappersweil . . .	34 360	»
20	Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . .	22 157	»

(Continuation à la

pour les termes les plus prochains. *Annexe II.*

Terme de dénonciation le plus prochain.	Terme de rachat le plus prochain.	L'indemnité pour le rachat équivaut à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net des 10 années précédant la dénonciation, mais au moins aux montants ci-après :	Désignation plus précise du produit net.	Période de calcul pour la détermination du produit net
30 avril 1900	1er mai 1903	Frais justifiés de premier établissement, sous déduction des fonds de renouvellement et de réserve.	Non stipulée.	1890 à 1899
25 févr. 1898	26 févr. 1903	Frais de premier établissement.	Produit net, déduction faite des sommes portées au compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.	1888 à 1897
»	»	»		»
30 avril 1898	1er mai 1903	»		»
»	»	»		»
»	»	»		»
30 avril 1900	»	Frais de premier établissement, sous déduction du montant des fonds de renouvellement et de réserve.	Excédent des recettes de l'exploitation, déduction faite des sommes portées au compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.	1890 à 1899
»	»			»
»	»			»
»	»			»
»	»			»
7 juin 1898	8 juin 1903	Frais de premier établissement.	Comme nos 2 à 6.	1888 à 1897
8 sept. 1898	9 sept. 1903	»	»	»
20 déc. 1898	21 déc. 1903	»	»	»
21 déc. 1898	22 déc. 1903	»	»	»
»	»	»	»	»
22 déc. 1898	23 déc. 1903	Comme nos 7 à 11.	Comme nos 7 à 11.	»
»	»	Capital de premier établissement.	Comme nos 2 à 6.	»
19 juill. 1899	20 juil. 1904	»	»	1889 à 1898
29 déc. 1899	30 déc. 1904	»	»	»

page suivante.)

Récapitulation des conditions de rachat pour

N°	Désignation des compagnies et des lignes.	Longueur des lignes à la fin de 1895.	Le rachat comprend la ligne proprement dite avec les accessoires ci-après :
	Nord-Est *(Suite).*	m.	
21	Zurich-Richtersweil.	27 234	Matériel, bâtiments et approvisionnements.
	Richtersweil-Ziegelbrücke . . .	28 667	»
22	Ziegelbrücke-Näfels (-Glaris) . . .	3 938	»
23	Sud de l'Argovie (pour la moitié) dans les cantons de Zoug et de Lucerne	3 680	»
	Sud de l'Argovie (pour la moitié) dans les cantons d'Argovie et de Schwyz	25 056	»
24	Œrlikon-Bülach, Oberglatt-Dielsdorf .	20 065	»
25	Feuerthalen-Schaffhouse	1 184	Matériel d'exploitation et tous les autres accessoires.
26	Thalweil-Sihlbrücke-Zoug [en construction] .	17 105	»
	(Zurich-)Altstetten-Zoug-Lucerne . .	60 478	»
27	Ramsen-Singen (sur territoire badois)	6 312	Voir l'observation ci-contre.
28	Eglisau-Neuhausen (partie badoise) [en constr.]	8 248	
	Central.		
29	La totalité du réseau, y compris le chemin de fer de raccordement et les parts aux lignes du Bötzberg, de Koblenz-Stein, du Sud de l'Argovie et de Wohlen-Bremgarten	398 096	Matériel, bâtiments et approvisionnements.
	Union-Suisse.		
30	Tout le réseau	268 781	Matériel, bâtiments et approvisionnements.
	Gothard.		
31	Toutes les lignes en exploitation . .	240 444	Matériel, bâtiments et approvisionnements.
	Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau [en construction]	32 612	»
	Wohlen-Bremgarten.		
32	Le cinquième comme part de la commune de Bremgarten	1 324	Matériel d'exploitation et tous les autres accessoires.

les termes les plus prochains *(Suite).*

Terme de dénonciation le plus prochain.	Terme de rachat le plus prochain.	L'indemnité pour le rachat équivaut à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net des 10 années précédant la dénonciation, mais au moins aux montants ci-après:	Désignation plus précise du produit net.	Période de calcul pour la détermination du produit net
19 juill. 1899	20 juill. 1904	Capital de premier établissement.	Comme nos 2 à 6.	1889 à 1898
31 janv. 1900	1er févr. 1905	»	»	1890 à 1899
»	»	»	»	»
2 mai 1898	3 mai 1903	»	»	1888 à 1897
30 avril 1904	1er mai 1909	»	»	1894 à 1903
30 juin 1905	1er mai 1910	»	»	1895 à 1904
30 avril 1912	1er mai 1915	—	Comme nos 7 à 11.	1902 à 1911
3 ans d'avance.	Lorsque la ligne Thalweil-Zoug aura été exploitée pendant 40 années.	—	»	10 années.
»		—	»	»
Rachat réservé au gouvernement du grand-duché de Bade.				
30 avril 1898	1er mai 1903	Capital de premier établissement.	Comme nos 2 à 6.	1888 à 1897
30 avril 1898	1er mai 1903	Capital de premier établissement.	Comme nos 2 à 6.	1888 à 1897
30 avril 1904	1er mai 1909	Le capital d'établissement employé en sus des subventions.	Comme nos 2 à 6.	1894 à 1903
»	»		»	»
30 avril 1900	1er mai 1903	Comme nos 7 à 11.	Comme nos 7 à 11.	1890 à 1899

Résultats moyens de l'exploitation

Désignation des rubriques.	Unité.	Jura-Simplon.
Longueur des lignes.		
Longueur réelle de la ligne possédée en propre à la fin de 1895	m	939 951
Longueur exploitée à la fin de l'année 1895	km	985
Longueur exploitée en moyenne pendant ces 10 ans	»	964,7
Transport des voyageurs et des marchandises.		
Voyageurs-kilomètres en tout	n	206 865 990
» par kilomètre de ligne	»	214 436
Tonnes-kilomètres en tout (bagages, animaux et marchandises)	»	142 051 282
» par kilomètre de ligne	»	147 249
Recettes sur compte d'exploitation.		
Transport des voyageurs	Fr.	10 358 115
Transport des bagages, des animaux et des marchandises	»	13 068 152
Recettes diverses	»	1 068 244
Recettes totales en tout	»	24 494 511
» par kilomètre de ligne	»	25 390
Dépenses sur compte d'exploitation.		
Frais d'exploitation réels	Fr.	12 462 563
Dépenses diverses	»	1 789 380
Dépenses totales en tout	»	14 251 943
» par kilomètre de ligne	»	14 773
» en % des recettes d'exploitation	%	58,18

(Continuation à la

dans les années 1886 à 1895. *Annexe III.*

Nord-Est, y compris les lignes communes.	Central, y compris les lignes communes.	Union-Suisse.	Gothard.	Wohlen-Bremgarten, (part de la commune de Bremgarten).	Ensemble.
729 664	398 096	268 781	240 444	1 324	2 578 260
760,2	401,2	279	266	1,6	2 693
702,55	392,65	278,1	266	1,6	2 605,6
180 922 923	115 970 976	82 505 779	61 571 902	39 938	647 877 508
257 523	295 354	296 677	231 473	24 962	248 648
137 459 532	114 330 406	40 573 529	112 374 623	8 935	546 798 307
195 658	291 176	145 895	422 461	5 585	209 855
7 996 569	5 609 983	3 592 940	4 531 640	2 173	32 091 420
12 628 375	9 918 701	4 575 526	8 540 373	2 138	48 733 265
1 162 306	1 313 319	643 538	525 736	1 233	4 714 376
21 787 250	16 842 003	8 812 004	13 597 749	5 544	85 539 061
31 012	42 893	31 686	51 119	3 465	32 829
10 457 423	8 514 128	4 435 069	5 981 446	6 529	41 857 158
1 687 744	852 802	598 399	1 142 049	1 581	6 071 955
12 145 167	9 366 930	5 033 468	7 123 495	8 110	47 929 113
17 287	23 856	18 099	26 780	5 068	18 395
55,74	55,62	57,12	52,39	146,29	56,03

page suivante.)

Résultats moyens de l'exploitation

Désignation des rubriques.	Unité.	Jura-Simplon.
Recettes sur compte de profits et pertes.		
Solde des années précédentes (moyenne des années 1885 à 1894)	Fr.	232 145
Excédent des recettes de l'exploitation	»	10 242 568
Produit de capitaux disponibles	»	459 578
Bénéfices de cours et provisions	»	75 912
Intérêts à la charge du compte de construction	»	5 646
Produit d'entreprises accessoires	»	—
Prélèvements sur fonds spéciaux	»	1 228 123
Prélèvements sur fonds d'amortissement et de construction	»	222 703
Subventions pour l'exploitation	»	18 855
Recettes diverses (Annexe IV)	»	96 035
Total	»	12 581 565
Dépenses sur compte de profits et pertes.		
Intérêts des dettes courantes	Fr.	199 749
Pertes de cours, frais de finance et provisions	»	102 826
Intérêts des emprunts consolidés	»	6 656 245
Versements aux fonds spéciaux	»	1 453 298
Amortissement d'anciennes pertes	»	632 702
Dépenses pour buts divers (Annexe IV)	»	521 423
Versements aux fonds d'amortissement et de construction	»	273 403
Dividendes pour les actions	»	2 526 402
Part des subventions au produit net	»	—
Report à compte nouveau (moyenne des années 1887 à 1896)	»	215 517
Total	»	12 581 565
Capital, intérêts et dividendes.		
Montant moyen des emprunts	Fr.	176 772 792
Taux moyen d'intérêts des emprunts	%	3,77
Montant moyen du capital-actions	Fr.	120 155 868
Dividendes pour le capital-actions	%	2,10

dans les années 1886 à 1895. *(Suite.)*

Nord-Est, y compris les lignes communes.	Central, y compris les lignes communes.	Union-Suisse.	Gothard.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten).	Ensemble.
658 273	308 983	127 370	235 594	—	1 562 365
9 642 083	7 475 073	3 778 536	6 474 254	— 2 566	37 609 948
686 147	232 238	139 930	603 417	—	2 121 310
420 627	80 355	4 428	176 407	—	757 729
291 883	12 358	—	79 718	—	389 605
124 031	—	—	—	—	124 031
1 727 513	1 225 596	403 169	479 931	—	5 064 332
200 000	7 668	199 200	2 646	—	632 217
5 594	—	—	—	—	24 449
96 991	2 775	15 590	26 139	—	237 530
13 853 142	9 345 046	4 668 223	8 078 106	— 2 566	48 523 516
80 510	68 387	61 578	—	—	410 224
112 337	33 703	10 784	34 962	—	294 612
5 885 117	4 153 718	1 670 056	3 812 743	—	22 177 879
1 988 110	1 312 737	478 610	944 652	—	6 177 407
672 000	519 180	462 420	265 837	—	2 552 139
562 615	255 496	113 421	159 142	—	1 612 097
200 000	18 035	199 400	42 309	—	733 147
3 619 096	2 675 000	1 551 500	2 559 600	— 2 566	12 929 032
—	—	—	46 800	—	46 800
733 357	308 790	120 454	212 061	—	1 590 179
13 853 142	9 345 046	4 668 223	8 078 106	— 2 566	48 523 516
146 342 436	104 169 791	41 618 050	94 230 000	—	563 133 069
4,02	3,99	4,01	4,05	—	3,94
67 744 687	50 000 000	40 000 000	41 275 000	233 522	319 409 077
5,34	5,35	3,88	6,20	— 1,10	4,05

Annexe IV.

Spécification des „recettes diverses“ et des „dépenses pour buts divers“ figurant au compte de profits et pertes.

Désignations.	Sommes. Moyenne des années 1886 à 1895.	Dans les comptes de rendement	
		figurent.	ne figurent pas.
Jura-Simplon.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes.			
Recettes extraordinaires de la caisse d'Etat du canton de Berne pour la ligne Berne-Lucerne	1 292	—	1 292
Bénéfice sur la vente du Jura Neuchâtelois .	4 689	—	4 689
Obligations échues	1 650	—	1 650
Report de la réserve affectée, pour 1885, à la reconstruction du matériel roulant . .	5 000	5 000	—
Recettes supplémentaires des années 1881 à 1889, net	20 043	12 242	7 801
Bénéfice sur la vente de biens-fonds . .	817	—	817
Transport de l'excédent du fonds de réserve figurant au compte d'amortissement en 1890	60 044	—	60 044
Fonds de renouvellement de la ligne Pont-Vallorbes	2 500	2 500	—
Total	**96 035**	**19 742**	**76 293**
Dépenses.			
Amortissements sur le compte de construction	212 111	212 111	—
Frais des études préliminaires pour un chemin de fer de Lyss à Zofingue	1 000	—	1,000
Subsides extraordinaires à la caisse de secours	238 418	12 790	225 628
Remboursement d'une obligation échue . .	30	—	30
Subventions en faveur des trains de nuit; report au compte supplémentaire pour 1886 .	1 496	1 496	—
Subvention en faveur du train de nuit Genève-Culoz	153	153	—
Dépenses pour le dépôt du Bouveret . .	337	337	—
Différence entre le prix d'achat de la ligne Pont-Vallorbes et sa valeur nominale au bilan	40	—	40
Frais de transfert d'immeubles	2 572	—	2 572
Dépenses occasionnées par les catastrophes de Mönchenstein et de Zollikofen . . .	54 915	54 915	—
Indemnité à l'ancien président de la direction	8 000	8 000	—
Indemnités payées en 1889 par suite d'accidents	318	318	—
Frais d'expertises	2 033	2 033	—
Total	**521 423**	**292 153**	**229 270**

Spécification des „recettes diverses“ et des „dépenses pour buts divers“ figurant au compte de profits et pertes.

(Suite.)

Désignations.	Sommes. Moyenne des années 1886 à 1895.	Dans les comptes de rendement	
		figurent.	ne figurent pas.
	Fr.	Fr.	Fr.
Nord-Est.			
Recettes.			
Quotes-parts du Central suisse pour couvrir le déficit du National (Zofingue-Suhr-Aarau) .	32 000	32 000	—
Quotités d'autres administrations pour l'amortissement d'objets de construction . .	1 994	1 994	—
Report de la réserve pour le matériel roulant	5 000	5 000	—
Solde du compte courant relatif aux objets de construction sur la ligne Zurich-lac, rive droite	1 663	1 663	—
Recettes du compte des biens-fonds . . .	37 053	19 500	17 553
Quote-part au produit de la ligne Aarau-Wöschnau	1 637	1 637	—
Produit des pierres extraites du tunnel du Riesbach	219	219	—
Produit de la subvention au chemin de fer du Gothard pour 1889 et 1894	1 010	1 010	—
Indemnité supplémentaire de l'Union suisse pour usage en commun de la gare de Zurich et de la section Zurich-Wallisellen . .	7 071	7 071	—
Subvention de la Confédération aux trains de nuit	395	395	—
Remboursement de l'Union suisse pour usage en commun de la station de Gossau . . .	2 843	2 843	—
Versement de la commune de Wädensweil pour la station d'Au	400	400	—
Indemnité supplémentaire de l'Union suisse aux frais du train de l'Arlberg . . .	165	165	—
Restitution sur une obligation de garantie payée en 1887	19	19	—
Part d'amortissement relative aux ponts du chemin de fer du Bötzberg	5 522	5 522	—
Total	**96 991**	**79 438**	**17 553**
Dépenses.			
Paiement complémentaire d'intérêts pour la ligne Zurich-Zoug-Lucerne	11 531	—	11 531
Amortissement sur le compte de construction	26 296	26 296	—
Amortissement de bateaux à vapeur . .	46 097	—	46 097
Subsides extraordinaires à la caisse de secours	230 125	70 857	159 268
Remboursement à la compagnie du Tössthal pour usage en commun de la gare de Winterthour	1 909	1 909	—
Gratifications au personnel	5 272	5 272	—
Frais de fondation de la ligne Etzweilen-Schaffhouse	2 935	2 935	—
Distribution de bénéfices réalisés sur la conversion d'actions	238 450	—	238 450
Total	**562 615**	**107 269**	**455 346**

Spécification des „recettes diverses“ et des „dépenses pour buts divers“ figurant au compte de profits et pertes.

(Suite.)

Désignations.	Sommes. Moyenne des années 1886 à 1895.	Dans les comptes de rendement	
		figurent.	ne figurent pas.
	Fr.	Fr.	Fr.
Central.			
Recettes.			
Rentrée sur une demande de dommages-intérêts	2 000	—	2 000
Subvention de la Confédération en faveur des trains de nuit	775	775	—
Total	**2 775**	**775**	**2 000**
Dépenses.			
Subsides extraordinaires à la caisse de secours	176 257	20 369	155 888
Subventions au Nord-Est pour la ligne Zofingue-Suhr-Aarau	32 000	32 000	—
Amortissements sur le compte de construction	5 533	5 533	—
Gratifications au personnel	12 392	12 392	—
Dépenses causées par les catastrophes de Mönchenstein et de Zollikofen	29 314	29 314	—
Total	**255 496**	**99 608**	**155 888**
Union-Suisse.			
Recettes.			
Sommes prélevées sur les réserves non employées	15 292	—	15 292
Indemnités pour accidents payées par la caisse de secours	198	198	—
Produit de la vente d'une source d'eau vive .	100	—	100
Total	**15 590**	**198**	**15 392**
Dépenses.			
Subventions à la correction de cours d'eau et divers	7 795	7 795	—
Subsides extraordinaires à la caisse de secours	57 238	24 804	32 434
Amortissements de titres	7 088	—	7 088
Amortissements sur le compte de construction	2 210	2 210	—
Moins-value de titres disponibles . . .	344	—	344
Reserve pour nouvelles constructions . .	25 000	—	25 000
Gratifications à des employés ayant 25 années de service	1 282	1 282	—
A reporter	100 957	36 091	64 866

Spécification des „recettes diverses“ et des „dépenses pour buts divers“ figurant au compte de profits et pertes.

(Suite.)

Désignations.	Sommes. Moyenne des années 1886 à 1895.	Dans les comptes de rendement	
		figurent.	ne figurent pas.
	Fr.	Fr.	Fr.
Report	100 957	36 091	64 866
Subvention en faveur de la route de Wallensee	6 214	6 214	—
Paiement complémentaire pour usage en commun de la section Wallisellen-Zurich et de la gare de Gossau	5 430	5 430	—
Frais occasionnés par la transformation d'actions au porteur en actions nominatives	820	—	820
Total	**113 421**	**47 735**	**65 686**
Gothard.			
Recettes.			
Indemnité payée par les compagnies italiennes pour élargissement de la voie à Chiasso	277	277	—
Bénéfice sur la vente de biens-fonds	30	—	30
Somme portée au débit du fonds de renouvellement pour réparation d'une locomotive	1 350	1 350	—
Report de la réserve de 1891 provenant du gain au change	24 424	—	24 424
Recettes diverses (non spécifiées)	58	58	—
Total	**26 139**	**1 685**	**24 454**
Dépenses.			
Amortissements sur le compte de construction	35 527	35 527	—
Moins-value de titres disponibles	770	—	770
Complément de la ligne télégraphique de Melide à Chiasso	294	294	—
Gratifications aux employés de l'administration	3 000	3 000	—
Paiement à la compagnie « Alta Italia » pour service de manœuvre	7 214	7 214	—
Transfert des ateliers à Bellinzone	1 919	1 919	—
Subsides extraordinaires à la caisse de secours	83 235	39 604	43 631
Bonification complémentaire d'intérêts à l'entreprise de construction Flüelen-Göschenen	2 646	—	2 646
Mise en réserve de bénéfices sur l'émission d'actions	24 424	—	24 424
Amortissement de biens-fonds	113	—	113
Total	**159 142**	**87 558**	**71 584**

Bilans à

Désignation des rubriques.	Jura-Simplon.	Nord-Est, y compris les lignes communes.
	Fr.	Fr.
Actif.		
Capitaux non encore versés (emprunts)	—	—
Frais de construction des lignes en exploitation	282 295 313	212 860 791
Dépenses pour les lignes et les ouvrages en construction	57 315	16 450 090
Pertes de cours sur les actions	—	696 467
Dépenses pour amortissements	11 603 126	16 088 541
Dépenses pour entreprises accessoires	—	2 077 958
Fonds disponibles	22 962 491	14 967 686
Total de l'actif	316 918 245	263 141 533
Passif.		
Capital-actions	101 120 000	80 000 000
Emprunts consolidés	186 263 900	162 529 500
Subventions	835 554	—
Dettes courantes	22 164 864	9 544 431
Fonds spéciaux	6 025 218	10 161 913
Fonds d'amortissement	507 000	—
Fonds de construction provenant des produits de l'exploitation	—	—
Solde actif du compte de profits et pertes	1 709	905 689
Total du passif	316 918 245	263 141 533
Frais de construction des lignes en exploitation.		
Voies et installations fixes, non compris la superstructure	209 473 695	147 788 891
Superstructure (voie de fer)	37 887 143	32 797 338
Matériel roulant	32 144 604	29 716 113
Mobilier et ustensiles	2 789 871	2 558 449
Ensemble	282 295 313	212 860 791
Fonds disponibles.		
Encaisse, titres et débiteurs divers	18 646 998	10 612 444
Approvisionnements de matériaux	4 063 079	3 527 765
Biens-fonds	252 414	827 477
Ensemble	22 962 491	14 967 686
Fonds spéciaux.		
Fonds de renouvellement	—	7 940 560
Fonds de réserve	* 5 138 179	—
Réserve pour dépenses extraordinaires	820 273	1 144 558
Fonds d'assurance	66 766	1 076 795
Réserve disponible	—	—
Bénéfice sur l'émission d'actions	—	—
Ensemble	6 025 218	10 161 913
Pertes non amorties.		
Pertes de cours sur les actions	—	696 467
Dépenses à amortir	11 603 126	16 088 541
Ensemble	11 603 126	16 785 008

* Fonds de réserve et de renouvellement.

la fin de 1895. *Annexe V.*

Central, y compris les lignes communes.	Union-Suisse.	Gothard.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten).	Ensemble.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
—	—	15 000 000	—	15 000 000
145 421 800	80 289 777	244 522 975	232 357	965 623 013
1 146 509	125 562	8 298 412	—	26 077 888
1 534 511	2 114 100	2 970 150	—	7 315 228
16 745 118	7 418 869	15 650 188	—	67 505 842
—	—	—	—	2 077 958
13 260 153	7 366 998	11 447 887	1 165	70 006 380
178 108 091	97 815 306	297 889 612	233 522	1 153 606 309
50 000 000	40 000 000	50 000 000	233 522	321 353 522
113 942 000	44 395 000	114 690 000	—	621 820 400
—	—	119 000 000	—	119 835 554
7 973 060	6 372 927	5 570 323	—	51 625 605
4 458 225	6 307 726	7 276 139	—	34 229 221
1 385 589	200 000	—	—	2 092 589
—	—	1 114 902	—	1 114 902
349 217	39 653	238 248	—	1 534 516
178 108 091	97 315 306	297 889 612	233 522	1 153 606 309
101 141 086	53 885 517	212 699 693	151 797	725 140 679
23 300 918	12 648 243	14 790 886	47 032	121 471 560
19 377 234	12 233 702	14 778 051	31 944	108 281 648
1 602 562	1 522 315	2 254 345	1 584	10 729 126
145 421 800	80 289 777	244 522 975	232 357	965 623 013
9 963 377	5 179 816	7 691 742	20	52 094 397
2 689 805	1 345 781	3 411 671	—	15 038 101
606 971	841 401	344 474	1 145	2 873 882
13 260 153	7 366 998	11 447 887	1 165	70 006 380
2 258 225	4 042 230	5 142 943	—	19 383 958
2 200 000	1 000 000	2 004 314	—	10 342 493
—	—	—	—	1 964 831
—	201 927	—	—	1 345 488
—	1 063 569	—	—	1 063 569
—	—	128 882	—	128 882
4 458 225	6 307 726	7 276 139	—	34 229 221
1 534 511	2 114 100	2 970 150	—	7 315 228
16 745 118	7 418 869	15 650 188	—	67 505 842
18 279 629	9 532 969	18 620 338	—	74 821 070

Récapitulation des pertes jusqu'à fin 1895

Désignations.	Unité.	Jura-Simplon.
Moyenne de la durée d'exploitation des lignes à la fin de 1895	Années.	24
Pertes en tout.		
Pertes de cours sur les actions	Fr.	13 651 573
Dépenses et pertes de cours sur des emprunts	»	48 066 268
Pertes diverses	»	8 776 430
Total des pertes jusqu'à fin 1895	»	**70 494 271**
Pertes moyennes par année.		
Pertes de cours sur les actions	Fr.	568 815
Dépenses et pertes de cours sur des emprunts	»	2 002 761
Pertes diverses	»	365 685
Ensemble	»	2 937 261
Amortissements.		
Amortissements de 1884 à 1895	Fr.	7 829 945
Amortissements par réduction du capital-actions	»	51 061 200
Ensemble	»	**58 891 145**
Moyenne des amortissements de 1884 à 1895	»	652 495
Pertes non amorties à la fin de 1895	Fr.	**11 603 126**
Pertes dans la période décennale de 1886 à 1895.		
a. *Au débit du compte de rendement pour le rachat:*		
Ligne de la vallée de la Gürbe, études préliminaires	Fr.	3 120
Tunnel du Simplon, études préliminaires	»	† 173 032
Pertes sur travaux et installations	»	—
Subventions en faveur du pont de l'Aar près de Döttingen	»	—
Ensemble	»	176 152
Moyenne de la période décennale	»	17 615
b. *Au débit des comptes généraux de la société:*		
Dépenses et pertes de cours sur des emprunts	Fr.	6 221 907
Transport de l'excédent du fonds de réserve porté pour 1890 au crédit du compte des dépenses à amortir	»	600 442
Amortissement sur les actions de la ligne Wald-Rüti	»	—
Part des actionnaires aux économies réalisées lors de la construction du tunnel du Gothard	»	—
Ensemble	»	6 822 349

† Une somme de 757 697 francs a été portée en 1890 au compte des dépenses à amortir comme frais des études préliminaires pour le tunnel du Simplon; mais ici ne figurent que les dépenses des années 1886 à 1889.

et des sommes employées à leur amortissement. *Annexe VI.*

Nord-Est, y compris les lignes communes.	Central, y compris les lignes communes.	Union-Suisse.	Gothard.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten).	Ensemble.
23	31	38	15	19	26
696 467	1 534 511	2 114 100	2 970 150	—	20 966 801
15 527 054	14 303 545	8 114 639	16 130 534	—	102 142 040
* 9 361 487	** 8 100 576	4 833 230	2 428 021	—	33 499 744
25 585 008	**23 938 632**	**15 061 969**	**21 528 705**	—	**156 608 585**
30 281	49 500	55 634	198 011	—	806 415
675 089	461 405	213 543	1 075 368	—	3 928 540
407 021	261 309	127 191	161 868	—	1 288 452
1 112 391	772 214	396 368	1 435 247	—	6 023 407
8 800 000	5 659 003	5 529 000	2 908 367	—	30 726 315
—	—	—	—	—	51 061 200
8 800 000	**5 659 003**	**5 529 000**	**2 908 367**	—	**81 787 515**
733 333	471 584	460 750	242 363	—	2 560 526
16 785 008	**18 279 629**	**9 532 969**	**18 620 338**	—	**74 821 070**
—	—	—	—	—	3 120
—	—	—	—	—	173 032
241 700	651 959	472 386	364 021	—	1 730 066
50 000	50 000	—	—	—	100 000
291 700	701 959	472 386	364 021	—	2 006 218
29 170	70 196	47 238	36 402	—	200 621
595 000	738 000	—	4 569 411	—	12 124 318
—	—	—	—	—	600 442
—	—	661 550	—	—	661 550
—	—	—	1 564 000	—	1 564 000
595 000	738 000	661 550	6 133 411	—	14 950 310

*) Après déduction des 2 572 680 francs reportés au compte de construction.
**) Après déduction des 21 845 francs reportés au compte de construction.

Relevé du produit net aux termes des con-

Désignation des rubriques.	Jura-Simplon.	Nord-Est, y compris les lignes communes.
	Fr.	Fr.
a. Comptes de rendement pour le rachat.		
Recettes.		
Recettes sur le compte d'exploitation	24 494 511	21 787 250
Produit de la subvention à la ligne du Gothard (compris dans le produit de capitaux disponibles)	—	—
Prélèvements effectifs sur le fonds de renouvellement	1 154 216	1 337 340
Prélèvements complémentaires sur le fonds de renouvellement	259 351	39 989
Subventions pour des services spéciaux de l'exploitation	18 855	1 000
Recettes diverses (annexe IV)	19 742	79 438
Total	25 946 675	23 245 017
Dépenses.		
Dépenses sur le compte d'exploitation	14 251 943	12 145 167
Versements effectifs au fonds de renouvellement	1 290 688	1 426 714
Versements complémentaires au fonds de renouvellement	737 272	256 537
Décompte pour le produit de biens-fonds	5 313	40 984
Pertes portées au débit du compte de rendement (annexe VI)	17 615	29 170
Dépenses pour buts divers (annexe IV)	292 153	107 269
Part des subventions au produit net	—	—
Produit net aux termes des concessions	9 351 691	9 239 176
Total	25 946 675	23 245 017

cessions dans les années 1886 à 1895. *Annexe VII a.*

Central, y compris les lignes communes.	Union-Suisse.	Gothard.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten).	Ensemble.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
16 842 003	8 812 004	13 597 749	5544	85 539 061
1 010	—	—	—	1 010
1 188 284	340 336	451 725	—	4 471 901
86 034	261 000	57 465	1376	705 215
—	—	—	—	19 855
775	198	1 685	—	101 838
18 118 106	9 413 538	14 108 624	6920	90 838 880
9 366 930	5 033 468	7 123 495	8110	47 929 113
1 138 424	398 383	739 968	—	4 994 177
70 576	327 717	100 032	2000	1 494 134
6 905	20 700	11 391	40	85 333
70 196	47 238	36 402	—	200 621
99 608	47 735	87 558	—	634 323
—	—	46 800	—	46 800
7 365 467	3 538 297	5 962 978	— 3 230	35 454 379
18 118 106	9 413 538	14 108 624	6920	90 838 880

Relevé du produit net aux termes des con-

Désignation des rubriques.	Jura-Simplon.	Nord-Est, y compris les lignes communes.
	Fr.	Fr.
b. Comptes généraux de la société.		
Recettes.		
Solde des années précédentes (moyenne de 1885 à 1894)	232 145	658 273
Produit net (annexe VII *a*)	9 351 691	9 239 176
Produit de capitaux disponibles	459 578	686 147
Bénéfices de cours et provisions	75 912	420 627
Intérêts au débit du compte de construction	5 646	291 883
Produit des biens-fonds	5 313	40 984
Produit des entreprises accessoires	—	124 031
Prélèvements sur les fonds spéciaux, non compris les fonds de renouvellement	73 907	390 173
Prélèvements sur les fonds d'amortissement et de construction	222 703	200 000
Report des versements complémentaires au fonds de renouvellement (annexe VII *a*)	737 272	256 537
Pertes portées au débit des comptes de rendement	17 615	29 170
Subventions pour des buts généraux	—	4 594
Recettes diverses (annexe IV)	76 293	17 553
Total	11 258 075	12 359 148
Dépenses.		
Intérêts des dettes courantes	199 749	80 510
Pertes de cours, frais de finance et provisions	102 826	112 337
Intérêts des emprunts consolidés	6 656 245	5 885 117
Versements aux fonds spéciaux, non compris les fonds de renouvellement	162 610	561 396
Versements aux fonds d'amortissement et de construction	273 403	200 000
Report des prélèvements complémentaires sur le fonds de renouvellement (annexe VII *a*)	259 351	39 989
Amortissement d'anciennes pertes	632 702	672 000
Dépenses pour buts divers (annexe IV)	229 270	455 346
Dividendes payés aux actionnaires	2 526 402	3 619 096
Report à compte nouveau (moyenne de 1887 à 1896)	215 517	733 357
Total	11 258 075	12 359 148

cessions dans les années 1886 à 1895. *Annexe VII b.*

Central, y compris les lignes communes.	Union-Suisse.	Gothard.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten).	Ensemble.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
308 983	127 370	235 594	—	1 562 365
7 365 467	3 538 297	5 962 978	— 3230	35 454 379
231 228	139 930	603 417	—	2 120 300
80 355	4 428	176 407	—	757 729
12 358	—	79 718	—	389 605
6 905	20 700	11 391	40	85 333
—	—	—	—	124 031
37 312	62 833	28 206	—	592 431
7 668	199 200	2 646	—	632 217
70 576	327 717	100 032	2000	1 494 134
70 196	47 238	36 402	—	200 621
—	—	—	—	4 594
2 000	15 392	24 454	—	135 692
8 193 048	4 483 105	7 261 245	— 1190	43 553 431
68 387	61 578	—	—	410 224
33 703	10 784	34 962	—	294 612
4 153 718	1 670 056	3 812 743	—	22 177 879
174 313	80 227	204 684	—	1 183 230
18 035	199 400	42 309	—	733 147
86 034	261 000	57 465	1376	705 215
519 180	462 420	265 837	—	2 552 139
155 888	65 686	71 584	—	977 774
2 675 000	1 551 500	2 559 600	— 2566	12 929 032
308 790	120 454	212 061	—	1 590 179
8 198 048	4 483 105	7 261 245	— 1190	43 553 431

Complément du produit net pour les lignes ouvertes

Désignation des lignes.	Date de l'ouverture ou de la suppression.	N° de l'observation concernant la provenance des chiffres du produit.	Augmentation	
			1886.	1887.
			Fr.	Fr.
Jura-Simplon.				
Bouveret—St-Gingolph (ouverture)	1. VI. 1886	1	— 4 500	—
Alpnachstad—Brienz (ouverture)	14. VI. 1886	2	215 000	215 000
Le Creux—Chaux-de-fonds (ouverture)	17. XII. 1888	3	42 500	42 500
Le Creux—Convers—Chaux-de-fonds (suppression)	17. XII. 1888	3	— 66 200	— 66 200
Lucerne—Alpnachstad (ouverture)	1. VI. 1889	2	60 000	60 000
Pont—Vallorbe (acquisition)	1. I. 1891	4	12 000	12 500
Ensemble	—	—	258 800	263 800
Nord-Est.				
Dielsdorf—Niederweningen (ouverture)	12. VIII. 1891	5	— 15 000	— 15 000
Koblenz—Stein, pour la moitié (ouverture)	1. VIII. 1892	6	— 2 500	— 2 500
Stadelhofen(Zurich)—Rappersweil (ouverture)	15. III. 1894	7	289 000	289 000
Zurich-Stadelhofen (ouverture)	1. X. 1894	7	44 000	44 000
Etzweilen—Feuerthalen (ouverture)	1. XI. 1894	7	13 000	13 000
Feuerthalen—Schaffhouse (ouverture)	1. IV. 1895	7	2 000	2 000
Eglisau-Schaffhouse (ouverture)	1. VI. 1897	7	— 143 000	— 143 000
Thalweil-Zoug (ouverture)	1. VI. 1897	7	— 202 000	— 202 000
Diminution du rendement du Nord-Est par suite de l'ouverture des nouvelles lignes du Gothard	1. VI. 1897	8	— 200 000	— 200 000
Ensemble	—	—	— 264 500	— 264 500
Central.				
Koblenz—Stein, pour la moitié (ouverture)	1. VIII. 1892	6	— 2 500	— 2 500
Diminution du rendement du Central par suite de l'ouverture des nouvelles lignes du Gothard	1. VI. 1897	8	— 30 000	— 30 000
Ensemble	—	—	— 32 500	— 32 500
Gothard.				
Ouverture des lignes Lucerne—Immensee et Zoug—Goldau	1. VI. 1897	9	250 000	250 000

Observations relatives à la provenance des chiffres de rendement.

NB. Dans l'exposé ci-dessus on n'a pas tenu compte des modifications survenues dans l'état des lignes, en tant que ces modifications n'ont pas d'influence essentielle sur le produit net.

1. Les excédents de dépenses indiqués sont calculés en prenant pour base les chiffres du trafic, les frais payés pour le service des trains et de la traction et les dépenses probables pour l'entretien et la surveillance de la ligne Bouveret—St-Gingolph.

2. Calculé d'après le rendement kilométrique des années 1891 à 1892.

3. Calculé d'après le rendement kilométrique de tout le réseau du J.-B.-L. en 1889. Les nombres négatifs correspondent à la suppression de la cojouissance du tronçon Convers—Chaux-de-fonds et à la suppression de l'exploitation de la ligne Le Creux—Convers.

ou supprimées dans les années 1886 à 1897. *Annexe VIII.*

ou diminution du produit net dans les années

1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
95 100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— 68 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 000	25 500	—	—	—	—	—	—	—	—
11 500	12 100	12 000	—	—	—	—	—	—	—
143 500	35 600	12 000	—	—	—	—	—	—	—
— 15 000	— 15 000	— 15 000	— 9 500	—	—	—	—	—	—
— 2 500	— 2 500	— 2 500	— 2 500	— 1 500	—	—	—	—	—
239 000	239 000	239 000	239 000	239 000	239 000	18 000	—	—	—
44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	33 000	—	—	—
13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	11 000	—	—	—
2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	500	—	—
— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 60 000
— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 85 000
— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 84 000
— 264 500	— 264 500	— 264 500	— 259 000	— 248 500	— 247 000	— 451 000	— 544 500	— 545 000	— 229 000
— 2 500	— 2 500	— 2 500	— 2 500	— 1 500	—	—	—	—	—
— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 13 000
— 32 500	— 32 500	— 32 500	— 32 500	— 31 500	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 13 000
250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	104 000

Observations relatives à la provenance des chiffres de rendement (suite).

4. Le rendement a été déterminé d'après les calculs de la compagnie Pont—Vallorbe. Les données pour 1886 reposent sur la moyenne des années 1887 à 1890.

5. Les pertes sur l'exploitation sont calculées d'après les chiffres du trafic et les frais probables d'exploitation par kilomètre de train.

6. Ces estimations sont basées sur les résultats des années 1893 et 1894.

7. Calculé d'après l'expertise de 1886.

8. Calculé approximativement d'après les résultats prévus de l'exploitation future.

9. Calculé par approximation.

Annexe IX a.

Produit net du Jura-Simplon.

Moyenne des années 1886 à 1895 et 1890 à 1899.

Années.	Produit net. (Annexe VII a.)	Complément du produit net pour les lignes ouvertes ou supprimées. (Annexe VIII.)	Produit net aux termes des concessions.	Différence d'une année à l'autre.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Période de compte, de 1886 à 1895.				
1886 . . .	8 244 178	258 800	8 502 978	—
1887 . . .	8 956 798	263 800	9 220 598	717 620
1888 . . .	9 579 149	143 500	9 722 649	502 051
1889 . . .	10 780 948	35 600	10 816 548	1 093 899
1890 . . .	9 250 504	12 000	9 262 504	— 1 554 044
1891 . . .	7 505 645	—	7 505 645	— 1 756 859
1892 . . .	7 610 872	—	7 610 872	105 227
1893 . . .	9 515 699	—	9 515 699	1 904 827
1894 . . .	10 899 530	—	10 899 530	1 383 831
1895 . . .	11 173 591	—	11 173 591	274 061
Moyenne par année .	9 351 691	71 370	9 423 061	296 735

Période de compte aux termes des concessions, de 1890 à 1899.

(Augmentation probable du produit net, moyenne des années 1896 à 1899 = 115 931 francs.)

Produit net des années 1890 à 1895 = . . . Fr. 55 967 841

Produit net présumable des années 1896 à 1899 = 4 × 11 173 591 + 10 × 115 931 = ... » 45 853 674

Somme Fr. 101 821 515

Produit net, moyenne des années 1890 à 1899 = . Fr. 10 182 151

Annexe IX b.

Produit net du Nord-Est.*)

Moyenne des années 1886 à 1895 et 1888 à 1897.

Années.	Produit net. (Annexe VII *a*.)	Complément du produit net pour les lignes ouvertes ou supprimées. (Annexe VIII.)	Produit net aux termes des concessions.	Différence d'une année à l'autre.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Période de compte, de 1886 à 1895.				
1886 . . .	8 475 715	— 264 500	8 211 215	—
1887 . . .	8 439 116	— 264 500	8 174 616	— 36 599
1888 . . .	8 967 077	— 264 500	8 702 577	527 961
1889 . . .	10 127 150	— 264 500	9 862 650	1 160 073
1890 . . .	9 765 909	— 264 500	9 501 409	— 361 241
1891 . . .	9 101 681	— 259 000	8 842 681	— 658 728
1892 . . .	8 164 609	— 248 500	7 916 109	— 926 572
1893 . . .	9 391 881	— 247 000	9 144 881	1 228 772
1894 . . .	10 145 719	— 451 000	9 694 719	549 838
1895 . . .	9 812 905	— 544 500	9 268 405	— 426 314
Moyenne par année .	9 239 176	— 307 250	8 931 926	117 466

Période de compte aux termes des concessions, de 1888 à 1897.

(Augmentation probable du produit net, moyenne des années 1896 et 1897 = 157 284 francs.)

Produit net des années 1888 à 1895 = . . .	**Fr. 72 933 431**
Produit net présumable des années 1896 et 1897 = 2 × 9 268 405 + 3 × 157 284 = ...	**Fr. 19 008 662**
Somme	Fr. 91 942 093
Produit net, moyenne des années 1888 à 1897 = .	**Fr. 9 194 209**

*) Y compris les lignes communes.

Annexe IX c.

Produit net du Central.*)

Moyenne des années 1886 à 1895 et 1888 à 1897.

Années.	Produit net. (Annexe VII *a*.)	Complément du produit net pour les lignes ouvertes ou supprimées. (Annexe VIII.)	Produit net aux termes des concessions.	Différence d'une année à l'autre.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Période de compte, de 1886 à 1895.				
1886 . . .	6 821 637	— 32 500	6 789 137	—
1887 . . .	6 994 691	— 32 500	6 962 191	173 054
1888 . . .	7 349 532	— 32 500	7 317 032	354 841
1889 . . .	8 018 051	— 32 500	7 985 551	668 519
1890 . . .	7 573 262	— 32 500	7 540 762	— 444 789
1891 . . .	6 790 080	— 32 500	6 757 580	— 783 182
1892 . . .	6 281 980	— 31 500	6 250 480	— 507 100
1893 . . .	7 579 587	— 30 000	7 549 587	1 299 107
1894 . . .	7 879 489	— 30 000	7 849 489	299 902
1895 . . .	8 366 362	— 30 000	8 336 362	486 873
Moyenne par année .	7 365 467	— 31 650	7 333 817	171 914

Période de compte aux termes des concessions, de 1888 à 1897.

(Augmentation probable du produit net, moyenne des années 1896 et 1897 = 46 086 francs.)

Produit net des années 1888 à 1895 = . . .	Fr. 59 586 843
Produit net présumable des années 1896 et 1897 = 2 × 8 336 362 + 3 × 46 086 = ...	» 16 810 982
Somme	Fr. 76 397 825
Produit net, moyenne des années 1888 à 1897 = . .	**Fr. 7 639 782**

*) Y compris les lignes communes.

Annexe IX d.

Produit net de l'Union-Suisse.

Moyenne des années 1886 à 1895 et 1888 à 1897.

Années.	Produit net. (Annexe VII *a*.)	Complément du produit net pour les lignes ouvertes ou supprimées. (Annexe VIII.)	Produit net aux termes des concessions.	Différence d'une année à l'autre.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Période de compte, de 1886 à 1895.				
1886 . . .	3 458 258	—	3 458 258	—
1887 . . .	3 401 225	—	3 401 225	— 57 033
1888 . . .	3 635 932	—	3 635 932	234 707
1889 . . .	3 848 940	—	3 848 940	213 008
1890 . . .	3 579 304	—	3 579 304	— 269 636
1891 . . .	3 175 844	—	3 175 844	— 403 460
1892 . . .	3 137 082	—	3 137 082	— 38 762
1893 . . .	3 676 093	—	3 676 093	539 011
1894 . . .	3 813 541	—	3 813 541	137 448
1895 . . .	3 656 746	—	3 656 746	— 156 795
Moyenne par année .	3 538 297	—	3 538 297	22 054

Période de compte aux termes des concessions, de 1888 à 1897.

(Augmentation probable du produit net, moyenne des années 1896 et 1897 = 51 696 francs.)

Produit net des années 1888 à 1895 = . . .	Fr. 28 523 482
Produit net présumable des années 1896 et 1897 = $2 \times 3\,656\,746 + 3 \times 51\,696$ = ...	» 7 468 580
Somme	Fr. 35 992 062
Produit net, moyenne des années 1888 à 1897 = .	Fr. **3 599 206**

Annexe IX c.

Produit net du Gothard.

Moyenne des années 1886 à 1895 et 1894 à 1903.

Années.	Produit net. (Annexe VII *a*.)	Complément du produit net pour les lignes ouvertes ou supprimées. (Annexe VIII.)	Produit net aux termes des concessions.	Différence d'une année à l'autre.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Période de compte, de 1886 à 1895.				
1886 . . .	4 302 183	250 000	4 552 183	—
1887 . . .	5 661 213	250 000	5 911 213	1 359 030
1888 . . .	5 438 255	250 000	5 688 255	— 222 958
1889 . . .	6 178 354	250 000	6 428 354	740 099
1890 . . .	6 059 310	250 000	6 309 310	— 119 044
1891 . . .	5 691 780	250 000	5 941 780	— 367 530
1892 . . .	6 284 445	250 000	6 534 445	592 665
1893 . . .	6 330 298	250 000	6 580 298	45 853
1894 . . .	6 869 613	250 000	7 119 613	539 315
1895 . . .	6 814 325	250 000	7 064 325	— 55 288
Moyenne par année .	5 962 978	250 000	6 212 978	279 127

Période de compte aux termes des concessions, de 1894 à 1903.

(Augmentation probable du produit net, moyenne des années 1896 à 1903 = 72 759 francs.)

Produit net des années 1894 à 1895 = . . . Fr. 14 183 938

Produit net présumable des années 1896 à 1903 =

$8 \times 7\,064\,325 + 36 \times 72\,759 =$ . . . . » 59 133 924

Somme Fr. 73 317 862

Produit net, moyenne des années 1894 à 1903 = . Fr. 7 331 786

Annexe IX f.

Produit net de la ligne Wohlen-Bremgarten.*)

Moyenne des années 1886 à 1895 et 1890 à 1899.

Années.	Produit net. (Annexe VII *a*.)	Complément du produit net pour les lignes ouvertes ou supprimées. (Annexe VIII.)	Produit net aux termes des concessions.	Différence d'une année à l'autre.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Période de compte, de 1886 à 1895.				
1886 . . .	— 3190	—	— 3190	—
1887 . . .	— 3420	—	— 3420	— 230
1888 . . .	— 3266	—	— 3266	154
1889 . . .	— 3674	—	— 3674	— 408
1890 . . .	— 3348	—	— 3348	326
1891 . . .	— 2707	—	— 2707	641
1892 . . .	— 3445	—	— 3445	— 738
1893 . . .	— 2497	—	— 2497	948
1894 . . .	— 2866	—	— 2866	— 369
1895 . . .	— 3891	—	— 3891	— 1025
Moyenne par année .	— 3230	—	— 3230	— 78

Période de compte aux termes des concessions, de 1890 à 1899.

(Augmentation probable du produit net, moyenne des années 1896 à 1899 = 213 francs.)

Produit net des années 1890 à 1895 = . . .	Fr.	— 18 754
Produit net présumable des années 1896 à 1899 = 4 × — 3891 + 10 × 213 = ...	»	— 13 434
Somme	Fr.	— 32 188
Produit net, moyenne des années 1890 à 1899 = .	Fr.	— 3219

*) Part de la commune de Bremgarten.

Récapitulation du

Désignations.	Jura-Simplon.	Nord-Est, y compris les lignes communes.
Longueur des lignes.	Km.	Km.
Longueur des lignes exploitées à la fin de 1895	940	730
Longueur des lignes en construction . . .	—	34
Longueur effective des lignes à la fin de 1902 .	940	764
Produit net.		
a. *En tout.*	Fr.	Fr.
Année 1886	8 502 978	8 211 215
» 1887	9 220 598	8 174 616
» 1888	9 722 649	8 702 577
» 1889	10 816 548	9 862 650
» 1890	9 262 504	9 501 409
» 1891	7 505 645	8 842 681
» 1892	7 610 872	7 916 109
» 1893	9 515 699	9 144 881
» 1894	10 899 530	9 694 719
» 1895	11 173 591	9 268 405
» 1896	11 289 522	9 425 689
» 1897	11 405 453	9 582 973
» 1898	11 521 384	9 740 257
» 1899	11 637 315	9 897 541
» 1900	11 753 246	10 054 825
» 1901	11 869 177	10 212 109
» 1902	11 985 108	10 369 393
b. *Par kilomètre de ligne.*		
Année 1886	9 046	10 748
» 1887	9 809	10 700
» 1888	10 343	11 391
» 1889	11 507	12 909
» 1890	9 854	12 436
» 1891	7 985	11 574
» 1892	8 097	10 361
» 1893	10 123	11 970
» 1894	11 595	12 689
» 1895	11 887	12 131
» 1896	12 010	12 337
» 1897	12 133	12 543
» 1898	12 257	12 749
» 1899	12 380	12 955
» 1900	12 503	13 161
» 1901	12 627	13 367
» 1902	12 750	13 573

produit net. *Annexe X.*

Central, y compris les lignes communes.	Union-Suisse.	Gothard.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten).	Ensemble.
Km.	Km.	Km.	Km.	Km.
398	269	240	1,3	2578,3
—	—	33	—	67
398	269	273	1,3	2645,3
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
6 789 137	3 458 258	4 552 183	— 3190	31 510 581
6 962 191	3 401 225	5 911 213	— 3420	33 666 423
7 317 032	3 635 932	5 688 255	— 3266	35 063 179
7 985 551	3 848 940	6 428 354	— 3674	38 938 369
7 540 762	3 579 304	6 309 310	— 3348	36 189 941
6 757 580	3 175 844	5 941 780	— 2707	32 220 823
6 250 480	3 137 082	6 534 445	— 3445	31 445 543
7 549 587	3 676 093	6 580 298	— 2497	36 464 061
7 849 489	3 813 541	7 119 613	— 2866	39 374 026
8 336 362	3 656 746	7 064 325	— 3891	39 495 538
8 382 448	3 708 442	7 137 084	— 3678	39 939 507
8 428 534	3 760 138	7 209 843	— 3465	40 383 476
8 474 620	3 811 834	7 282 602	— 3252	40 827 445
8 520 706	3 863 530	7 355 361	— 3039	41 271 414
8 566 792	3 915 226	7 428 120	— 2826	41 715 383
8 612 878	3 966 922	7 500 879	— 2613	42 159 352
8 658 964	4 018 618	7 573 638	— 2400	42 603 321
17 058	12 856	16 675	— 2454	11 912
17 493	12 644	21 653	— 2631	12 727
18 885	13 516	20 836	— 2512	13 255
20 064	14 308	23 547	— 2826	14 720
18 947	13 306	23 111	— 2575	13 681
16 979	11 806	21 765	— 2082	12 180
15 705	11 662	23 936	— 2650	21 887
18 969	13 666	24 104	— 1921	13 784
19 722	14 177	26 079	— 2205	14 885
20 946	13 594	25 877	— 2993	14 930
21 061	13 786	26 143	— 2829	15 098
21 177	13 978	26 410	— 2665	15 266
21 293	14 170	26 676	— 2502	15 434
21 409	14 363	26 943	— 2338	15 602
21 525	14 555	27 210	— 2174	15 770
21 640	14 747	27 476	— 2010	15 937
21 756	14 939	27 742	— 1846	16 105

Désignation des rubriques.	Jura-Simplon.
Termes de rachat les plus prochains	1er mai 1903
Périodes de compte d'après les concessions pour le produit net	1890 à 1899
Produit net.	Fr.
Moyenne du produit net (Annexes IX, *a—f*)	10 182 151
Valeur du rendement.	
25 fois la valeur du produit net	254 553 775
Valeur en capital.	
Frais de construction des lignes en exploitation à la fin de 1895	282 295 313
Dépenses pour les lignes et les ouvrages en construction à la fin de 1895	57 315
Dépenses probables pour constructions, de 1896 au 1er mai 1903, ou 1909	24 145 732
Approvisionnements de matériaux (état à la fin de 1895)	4 063 079
Ensemble	310 561 439
Déduction des subventions avec part conditionnelle au rendement de l'exploitation	—
Valeur en capital au 1er mai 1903, évent. 1909	310 561 439
Indemnités de rachat.	
Indemnités d'après la valeur du rendement	—
Indemnités d'après la valeur en capital (capital d'établissement)	310 561 439
Déductions pour la moins-value matérielle des objets de rachat.	—22 407 236
Indemnités de rachat	288 154 203

au 1er mai 1903, ou 1909. *Annexe XI.*

Nord-Est, y compris les lignes communes.	Central, y compris les lignes communes.	Union-Suisse.	Gothard.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten).	Ensemble.
1er mai 1903	1er mai 1903	1er mai 1903	1er mai 1909	1er mai 1903	—
1888 à 1897	1888 à 1897	1888 à 1897	1894 à 1903	1890 à 1899	—
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
9 194 209	7 639 782	3 599 206	7 331 786	— 3 219	37 943 915
229 855 225	190 994 550	89 980 150	183 294 650	— 80 475	948 597 875
212 860 791	145 421 800	80 289 777	244 522 975	232 357	965 623 013
16 450 090	1 146 509	125 562	8 298 412	—	26 077 888
31 037 589	15 301 106	5 914 807	25 659 967	—	102 059 201
3 527 765	2 689 805	1 345 781	3 411 671	—	15 038 101
263 876 235	164 559 220	87 675 927	281 893 025	232 357	1 108 798 203
—	—	—	119 000 000	—	119 000 000
263 876 235	164 559 220	87 675 927	162 893 025	232 357	989 798 203
—	190 994 550	89 980 150	183 294 650	—	464 269 350
263 876 235	—	—	—	232 357	574 670 031
—19 441 888	—13 636 604	— 8 121 505	—10 923 468	— 23 911	— 74 554 612
244 434 347	177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769

Bilans d'entrée pour la Confédération

Désignations.	Jura-Simplon. 1903.	Nord-Est, y compris les lignes communes. 1903.
	Fr.	Fr.
Actif.		
Frais de construction (voir annexe XI) . . .	306 498 360	260 348 470
Contribution de la Confédération aux travaux complémentaires qui dépassent en partie les besoins actuels du trafic	8 825 000	14 075 000
Approvisionnements de matériaux	4 063 079	3 527 765
Fonds disponibles pour l'exploitation . . .	4 322 313	3 666 515
Excédent de la valeur du rendement sur la valeur en capital	—	—
Total de l'actif	323 708 752	281 617 750
Passif.		
Capital pour les indemnités de rachat . . .	288 154 203	244 434 347
Contribution de la Confédération aux travaux complémentaires	8 825 000	14 075 000
Capital d'exploitation	4 322 313	3 666 515
Subventions avec part conditionnelle au produit de l'exploitation	—	—
Réserves pour moins-value matérielle des objets de rachat	22 407 236	19 441 888
Total du passif	323 708 752	281 617 750
Frais de construction.		
Voies et installations fixes, non compris la superstructure	229 447 677	196 489 029
Superstructure (voie de fer)	44 281 583	41 399 635
Matériel roulant	38 093 878	33 186 124
Mobilier et ustensiles	3 500 222	3 348 682
Ensemble	315 323 360	274 423 470

Observation. Les bénéfices ou les pertes sur le cours indiqués

au 1er mai 1903, ou 1909. *Annexe XII.*

Central, y compris les lignes communes. 1903,	Union-Suisse. 1903.	Gothard. 1909.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten). 1903.	Ensemble.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
161 869 415	86 330 146	278 481 354	232 357	1 093 760 102
11 825 000	3 325 000	4 630 000	—	42 680 000
2 689 805	1 345 781	3 411 671	—	15 038 101
2 660 369	1 227 880	2 585 568	3 127	14 465 772
26 435 330	2 304 223	20 401 625	—	49 141 178
205 479 919	94 533 030	309 510 218	235 484	1 215 085 153
177 357 946	81 858 654	172 371 182	208 446	964 384 778
11 825 000	3 325 000	4 630 000	—	42 680 000
2 660 369	1 227 880	2 585 568	3 127	14 465 772
—	—	119 000 000	—	119 000 000
13 636 604	8 121 496	10 923 468	23 911	74 554 603
205 479 919	94 533 030	309 510 218	235 484	1 215 085 153
122 654 029	59 946 683	239 501 591	151 797	848 190 806
28 455 039	13 870 728	19 419 309	47 032	147 473 326
20 693 048	14 095 360	21 271 317	31 944	127 371 671
1 892 299	1 742 375	2 919 137	1 584	13 404 299
173 694 415	89 655 146	283 111 354	232 357	1 136 440 102

dans les annexes XIII *a* et *c* ne sont pas compris dans ce bilan.

Budget d'exploitation pour la Confédération

l'intérêt du capital

Désignations.	Jura-Simplon. 1903.	Nord-Est, y compris les lignes communes. 1903.
	Fr.	Fr.
Capital d'établissement.		
Indemnités de rachat	288 154 203	244 434 347
Contribution de la Confédération aux travaux complémentaires (annexe XII)	8 825 000	14 075 000
Fonds disponibles pour l'exploitation	4 322 313	3 666 515
Subventions avec part conditionnelle au produit de l'exploitation	—	—
Ensemble	301 301 516	262 175 862
A déduire le 5 % pour bénéfice de cours (frais payés)	15 065 076	13 108 793
Capital d'établissement	286 236 440	249 067 069
Capital à amortir.		
Capital d'établissement comme ci-dessus	286 236 440	249 067 069
Déductions pour capitaux non amortissables	37 501 262	32 768 644
Capital à amortir	248 735 178	216 298 425
Capitaux non amortissables.		
Fonds disponibles pour l'exploitation et approvisionnements de matériaux	8 385 392	7 194 280
70 % de la valeur du matériel d'exploitation	29 115 870	25 574 364
Subventions avec part conditionnelle au produit de l'exploitation	—	—
Ensemble	37 501 262	32 768 644
Produit net.		
Produit net présumable en 1902, suivant l'annexe X	11 985 108	10 369 393
Augmentation probable du rendement du Gothard de 1903 à 1908, suivant l'annexe IX *e*, 6 × 72 759	—	—
Produit des subventions (Gothard), suivant l'annexe VII *a*, plus 13 200 francs comme augmentation du produit jusqu'en 1908	—	—
Intérêts des capitaux disponibles (à 2 % l'an)	146 372	125 177
Ensemble	12 131 480	10 494 570
A déduire, pour compenser le produit des lignes supprimées	315 323	274 424
Produit net	11 816 157	10 220 146
Intérêts et amortissement du capital.		
Intérêt à 4 % du capital d'établissement, non compris les subventions	11 449 458	9 962 683
Participation des subventions au rendement	—	—
Amortissement du capital, dans un espace de 55 ans	1 045 147	908 853
Ensemble	12 494 605	10 871 536
Excédent du rendement.		
Excédent du produit net sur les sommes affectées aux intérêts et à l'amortissement	— 678 448	— 651 390
Excédent du produit net sur les intérêts	366 699	257 463

en 1903, ou 1909. *Annexe XIII a.*

calculé à 4 %.

Central, y compris les lignes communes. 1903.	Union-Suisse. 1903.	Gothard. 1909.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten). 1903.	Ensemble.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769
11 825 000	3 325 000	4 630 000	—	42 680 000
2 660 369	1 227 880	2 585 568	3 127	14 465 772
—	—	119 000 000	—	119 000 000
191 843 315	86 411 525	298 586 750	211 573	1 140 530 541
9 592 166	4 320 576	8 979 337	10 579	51 076 527
182 251 149	82 090 949	289 607 413	200 994	1 089 454 014
182 251 149	82 090 949	289 607 413	200 994	1 089 454 014
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
161 091 232	68 430 874	147 676 856	174 397	842 406 962
5 350 174	2 573 661	5 997 239	3 127	29 503 873
15 809 743	11 086 414	16 933 318	23 470	98 543 179
—	—	119 000 000	—	119 000 000
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
8 658 964	4 018 618	7 573 638	— 2 400	42 603 321
—	—	436 554	—	436 554
—	—	60 000	—	60 000
96 502	44 651	92 062	51	504 815
8 755 466	4 063 269	8 162 254	— 2 349	43 604 690
173 695	89 655	283 111	232	1 136 440
8 581 771	3 973 614	7 879 143	— 2 581	42 468 250
7 290 046	3 283 638	6 824 296	8 040	38 818 161
—	—	60 000	—	60 000
676 880	287 536	620 515	733	3 539 664
7 966 926	3 571 174	7 504 811	8 773	42 417 825
614 845	402 440	374 332	— 11 354	50 425
1 291 725	689 976	994 847	— 10 621	3 590 089

Budget d'exploitation pour la Confédération

l'intérêt du capital

Désignations.	Jura-Simplon. 1903.	Nord-Est, y compris les lignes communes. 1903.
	Fr.	Fr.
Capital d'établissement.		
Indemnités de rachat	288 154 203	244 434 347
Contribution de la Confédération aux travaux complémentaires (annexe XII)	8 825 000	14 075 000
Fonds disponibles pour l'exploitation	4 322 313	3 666 515
Subventions avec part conditionnelle au produit de l'exploitation	—	—
Ensemble, capital d'établissement	301 301 516	262 175 862
Capital à amortir.		
Capital d'établissement (comme ci-dessus)	301 301 516	262 175 862
Déductions pour capitaux non amortissables	37 501 262	32 768 644
Capital à amortir	263 800 254	229 407 218
Capitaux non amortissables.		
Fonds disponibles pour l'exploitation et approvisionnements de matériaux	8 385 392	7 194 280
70 % de la valeur du matériel d'exploitation	29 115 870	25 574 364
Subventions avec part conditionnelle au produit de l'exploitation	—	—
Ensemble	37 501 262	32 768 644
Produit net.		
Produit net présumable en 1902, suivant l'annexe X	11 985 108	10 369 393
Augmentation probable du rendement du Gothard de 1903 à 1908, suivant l'annexe IX *e*, 6 × 72 759	—	—
Produit des subventions (Gothard), suivant l'annexe VII *a*, plus 18 200 francs comme augmentation du produit jusqu'en 1908	—	—
Intérêts des capitaux disponibles (à 2 % l'an)	146 372	125 177
Ensemble	12 131 480	10 494 570
A déduire, pour compenser le produit des lignes supprimées	315 323	274 424
Produit net	11 816 157	10 220 146
Intérêts et amortissement du capital.		
Intérêt à 3 ½ % du capital d'établissement, non compris les subventions	10 545 553	9 176 155
Participation des subventions au rendement	—	—
Amortissement du capital, dans un espace de 55 ans	1 342 380	1 167 366
Ensemble	11 887 933	10 343 521
Excédent du rendement.		
Excédent du produit net sur les sommes affectées aux intérêts et à l'amortissement	— 71 776	— 123 375
Excédent du produit net sur les intérêts	1 270 604	1 043 991

en 1903, ou 1909,

Annexe XIII b.

calculé à 3 ½ %.

Central, y compris les lignes communes. **1903.**	**Union-Suisse.** **1903.**	**Gothard.** **1909.**	**Wohlen-Bremgarten** (part de la commune de Bremgarten). **1903.**	**Ensemble.**
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769
11 825 000	3 325 000	4 630 000	—	42 680 000
2 660 369	1 227 880	2 585 568	3 127	14 465 772
—	—	119 000 000	—	119 000 000
191 843 315	86 411 525	298 586 750	211 573	1 140 530 541
191 843 315	86 411 525	298 586 750	211 573	1 140 530 541
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
170 683 398	72 751 450	156 656 193	184 976	893 483 489
5 350 174	2 573 661	5 997 239	3 127	29 503 873
15 809 743	11 086 414	16 933 318	23 470	98 543 179
—	—	119 000 000	—	119 000 000
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
8 658 964	4 018 618	7 573 638	— 2 400	42 603 321
—	—	436 554	—	436 554
—	—	60 000	—	60 000
96 502	44 651	92 062	51	504 815
8 755 466	4 063 269	8 162 254	— 2 349	43 604 690
173 695	89 655	283 111	232	1 136 440
8 581 771	3 973 614	7 879 143	— 2 581	42 468 250
6 714 516	3 024 404	6 285 536	7 405	35 753 569
—	—	60 000	—	60 000
868 543	370 205	797 164	941	4 546 599
7 583 059	3 394 609	7 142 700	8 346	40 360 168
998 712	579 005	786 443	— 10 927	2 108 082
1 867 255	949 210	1 533 607	— 9 986	6 654 681

Budget d'exploitation pour la Confédération

l'intérêt du capital

Désignations.	Jura-Simplon. 1903.	Nord-Est, y compris les lignes communes. 1903.
	Fr.	Fr.
Capital d'établissement.		
Indemnités de rachat	288 154 203	244 434 347
Contribution de la Confédération aux travaux complémentaires (annexe XII)	8 825 000	14 075 000
Fonds disponibles pour l'exploitation	4 322 313	3 666 515
Frais d'émission et pertes de cours (5 %)	15 065 076	13 108 793
Subventions avec part conditionnelle au produit de l'exploitation	—	—
Ensemble, capital d'établissement	316 366 592	275 284 655
Capital à amortir.		
Capital d'établissement (comme ci-dessus)	316 366 592	275 284 655
Déduction pour capitaux non amortissables	37 501 262	32 768 644
Capital à amortir	278 865 330	242 516 011
Capitaux non amortissables.		
Fonds disponibles pour l'exploitation et approvisionnements de matériaux	8 385 392	7 194 280
70 % de la valeur du matériel d'exploitation	29 115 870	25 574 364
Subventions avec part conditionnelle au produit de l'exploitation	—	—
Ensemble	37 501 262	32 768 644
Produit net.		
Produit net présumable en 1902, suivant l'annexe X	11 985 108	10 369 393
Augmentation probable du rendement du Gothard de 1903 à 1908, suivant l'annexe IX *e*, 6 × 72 759	—	—
Produit des subventions (Gothard), suivant l'annexe VII *a*, plus 13 200 francs comme augmentation du produit jusqu'en 1908	—	—
Intérêts des capitaux disponibles (à 2 % l'an)	146 372	125 177
Ensemble.	12 131 480	10 494 570
A déduire, pour compenser le produit des lignes supprimées	315 323	274 424
Produit net	11 816 157	10 220 146
Intérêts et amortissement du capital.		
Intérêt à 3 % du capital d'établissement, non compris les subventions	9 490 998	8 258 540
Participation des subventions au rendement	—	—
Amortissement du capital, dans un espace de 55 ans	1 710 270	1 487 341
Ensemble.	11 201 268	9 745 881
Excédent du rendement.		
Excédent du produit net sur les sommes affectées aux intérêts et à l'amortissement	614 889	474 265
Excédent du produit net sur les intérêts	2 325 159	1 961 606

en 1903, ou 1909,

Annexe XIII c.

calculé à 3 %.

Central, y compris les lignes communes. 1903.	Union-Suisse. 1903.	Gothard. 1909.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten). 1903.	Ensemble.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769
11 825 000	3 325 000	4 630 000	—	42 680 000
2 660 369	1 227 880	2 585 568	3 127	14 465 772
9 592 166	4 320 576	8 979 337	10 579	51 076 527
—	—	119 000 000	—	119 000 000
201 435 481	90 732 101	307 566 087	222 152	1 191 607 068
201 435 481	90 732 101	307 566 087	222 152	1 191 607 068
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
180 275 564	77 072 026	165 635 530	195 555	944 560 016
5 350 174	2 573 661	5 997 239	3 127	29 503 873
15 809 743	11 086 414	16 933 318	23 470	98 543 179
—	—	119 000 000	—	119 000 000
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
8 658 964	4 018 618	7 573 638	— 2 400	42 603 321
—	—	436 554	—	436 554
—	—	60 000	—	60 000
96 502	44 651	92 062	51	504 815
8 755 466	4 063 269	8 162 254	— 2 349	43 604 690
173 695	89 655	283 111	232	1 136 440
8 581 771	3 973 614	7 879 143	— 2 581	42 468 250
6 043 064	2 721 963	5 656 983	6 664	32 178 212
—	—	60 000	—	60 000
1 105 623	472 679	1 015 836	1 199	5 792 948
7 148 687	3 194 642	6 732 819	7 863	38 031 160
1 433 084	778 972	1 146 324	— 10 444	4 437 090
2 538 707	1 251 651	2 162 160	— 9 245	10 230 038

Bilans finals des compagnies de chemins de fer

Désignations.	Jura-Simplon 1903.	Nord-Est y compris les lignes communes. 1903.
Actif.		
Indemnités de rachat	288 154 203	244 434 347
Pertes non amorties et dépréciations de valeurs	23 307 967	28 966 017
Fonds disponibles	18 662 898	9 581 767
Biens-fonds	252 414	827 477
Entreprises accessoires	—	2 077 958
Total de l'actif	330 377 482	285 887 566
Passif.		
Emprunts consolidés	201 589 700	192 016 000
Dettes flottantes	22 164 864	9 544 431
Déficits des caisses de secours	960 531	1 213 462
Subventions remboursables	835 554	—
Capital-actions	101 120 000	80 000 000
Fonds spéciaux, non compris le fonds de renouvellement	3 610 742	2 221 353
Solde actif du compte de profits et pertes	96 091	892 320
Excédant de la valeur de rendement sur la valeur en capital	—	—
Total du passif	330 377 482	285 887 566
Valeur de liquidation des actions.		
Montant nominal du capital-actions	101 120 000	80 000 000
Fonds spéciaux, non compris le fonds de renouvellement	3 610 742	2 221 353
Solde actif du compte de profits et pertes	96 091	892 320
Excédant de la valeur de rendement sur la valeur en capital	—	—
Valeur de liquidation y compris les pertes non amorties, c'est-à-dire les montants qui ont été employés au paiement des dividendes et non à des amortissements	104 826 833	83 113 673
Défalcation des pertes non amorties et des dépréciations de valeurs	23 307 967	28 966 017
Valeur réelle de liquidation	81 518 866	54 147 656

au 1er mai 1903 ou en 1909. *Annexe XIV.*

Central, y compris les lignes communes. 1903.	Union suisse. 1903.	Gothard. 1909.	Wohlen Bremgarten (part de la commune de Bremgarten). 1903.	Ensemble.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769
25 975 075	12 058 800	11 835 627	23 911	102 167 397
8 676 475	4 240 969	7 876 305	20	49 038 434
606 971	841 401	344 474	1 145	2 873 882
—	—	—	—	2 077 958
212 616 467	98 999 815	192 427 588	233 522	1 120 542 440
123 370 500	47 820 000	112 960 000	—	677 756 200
7 973 060	5 479 857	5 570 323	—	50 732 535
988 287	1 937 324	—	—	5 099 604
—	—	—	—	835 554
50 000 000	40 000 000	50 000 000	233 522	321 353 522
3 496 937	1 401 927	3 248 098	—	13 979 057
352 353	56 484	247 542	—	1 644 790
26 435 330	2 304 223	20 401 625	—	49 141 178
212 616 467	98 999 815	192 427 588	233 522	1 120 542 440
50 000 000	40 000 000	50 000 000	233 522	321 353 522
3 496 937	1 401 927	3 248 098	—	13 979 057
352 353	56 484	247 542	—	1 644 790
26 435 330	2 304 223	20 401 625	—	49 141 178
80 284 620	43 762 634	73 897 265	233 522	386 118 547
25 975 075	12 058 800	11 835 627	23 911	102 167 397
54 309 545	31 703 834	62 061 638	209 611	283 951 150

Quotes-parts de liquidation pour les actions

Désignations.	Unité.	Jura-Simplon. 1903.	Nord-Est, y compris les lignes communes. 1903.
Etat du capital-actions.			
Nombre des actions :			
Actions de priorité	n.	104 000	—
Actions de fondation	»	245 600	160 000
Ensemble	»	349 600	160 000
Valeur nominale par action :			
Actions de priorité	Fr.	500	—
Actions de fondation	»	200	500
Valeur nominale de l'ensemble des actions:			
Actions de priorité	Fr.	52 000 000	—
Actions de fondation	»	49 120 000	80 000 000
Ensemble	»	101 120 000	80 000 000
Quotes-parts de liquidation y compris les pertes non-amorties, c'est-à-dire les montants qui ont été affectés au paiement des dividendes et non à des amortissements.			
Quotes-parts sur l'ensemble des actions :			
Actions de priorité	Fr.	52 000 000	—
Actions de fondation	»	49 120 000	83 113 673
Bons de jouissance (170,000 bons)	»	3 706 833	—
Ensemble	»	104 826 833	83 113 673
Quotes-parts par action :			
Actions de priorité	Fr.	500,00	—
Actions de fondation	»	200,00	519,46
Bons de jouissance, par bon	»	21,80	—
Quotes-parts par 100 francs de valeur nominale :			
Actions de priorité	Fr.	100,00	—
Actions de fondation	»	100,00	103,89
Sur la moyenne de toutes les actions	»	100,00	103,89
Quotes-parts réelles de liquidation.			
Quotes-parts sur l'ensemble des actions :			
Actions de priorité	Fr.	52 000 000	—
Actions de fondation	»	29 518 866	54 147 656
Ensemble	»	81 518 866	54 147 656
Quotes-parts par action :			
Actions de priorité	Fr.	500,00	—
Actions de fondation	»	120,19	338,42
Quotes-parts par 100 francs de valeur nominale :			
Actions de priorité	Fr.	100,00	—
Actions de fondation	»	61.10	67,68
Sur la moyenne de toutes les actions	»	80,62	67,68

au 1er mai 1903 ou en 1909. *Annexe XV.*

Central, y compris les lignes communes. 1903.	Union suisse. 1903.	Gothard. 1909.	Wohlen-Bremgarten (part de la commune de Bremgarten). 1903.	Ensemble.
—	35 000	—	—	—
100 000	45 000	100 000	—	—
100 000	80 000	100 000	—	—
—	500	—	—	—
500	500	500	—	—
—	17 500 000	—	—	69 500 000
50 000 000	22 500 000	50 000 000	233 522	251 853 522
50 000 000	40 000 000	50 000 000	233 522	321 353 522
—	19 146 152	—	—	71 146 152
80 284 620	24 616 482	73 897 265	233 522	311 265 562
—	—	—	—	3 706 833
80 284 620	43 762 634	73 897 265	233 522	386 118 547
—	547,08	—	—	—
802,85	547,03	738,97	—	—
—	—	—	—	—
—	109,41	—	—	102,37
160,57	109,41	147,79	100,00	123,89
160,57	109,41	147,79	100,00	119,00
—	17 500 000	—	—	69 500 000
54 309 545	14 203 834	62 061 638	209 611	214 451 150
54 309 545	31 703 834	62 061 638	209 611	283 951 150
—	500,00	—	—	—
543,10	315,64	620,62	—	—
—	100,00	—	—	100,00
108,62	63,13	124,12	89,76	85,15
108,62	79,26	124,12	89,76	88,36

Aperçu des emprunts à la fin de 1895

Etat des emprunts à la fin de 1895.	Taux de l'intérêt.	Date de l'émission.	Echéances des intérêts.	Objets hypothéqués.
Fr.	%			
		Jura-Simplon.		
7 630 500	3	15 oct. 1866	15 avril et 15 oct.	La ligne Jougne-Eclépens.
17 400 900	2 8/11	1er juillet 1868	10 mars et 10 sept.	Vaumarcus-Neuveville et Verrières-Auvernier.
400 000	3 3/4	31 déc. 1887	31 déc.	Bâtiment de l'administration, à Berne, avec terrain attenant.
29 000 000	3 1/2	31 mars 1889	31 mars et 30 sept.	Zollikofen-Neuveville, Bienne-Delémont, Bâle-Porrentruy-Delle, Sonceboz-Chaux-de-fonds, Lyss-Fräschels, avec le matériel roulant et tous les accessoires.
5 000 000	3 1/2	31 mars 1889	31 mars et 30 sept.	La ligne du Brünig avec tous les accessoires.
126 832 500	3 1/2	1er oct. 1894	1er avril et 1er oct.	Les autres lignes avec leur matériel d'exploitation, à l'exception des lignes St-Maurice-Brigue et Gümligen-Lucerne.
186 263 900	Total			
		Central.		
26 682 000	4	1er févr. 1876	1er févr. et 1er août.	—
19 260 000	4	25 juin 1880	30 avril et 31 oct.	—
10 000 000	4	1er mars 1892	15 sept.	—
28 000 000	3 1/2	1er juin 1894	15 déc.	—
30 000 000	3 1/2	26 oct. 1894	15 sept.	—
113 942 000	Total			
		Union-Suisse.		
229 500	3	1er juillet 1857	1er janv. et 1er juillet.	—
198 000	3	1er juillet 1859	1er janv. et 1er juillet.	—
997 500	5	31 mars 1865	1er janv. et 1er juillet.	Toute la ligne avec les accessoires, en Ier rang.
24 908 800	4	31 mars 1865	30 juin et 31 déc.	Toute la ligne avec les accessoires, en Ier rang.
13 061 200	4	31 mars 1865	30 juin et 31 déc.	Toute la ligne avec les accessoires, en IIme rang.
5 000 000	4	1er oct. 1892	1er oct.	Toute la ligne avec les accessoires, en IIIme rang.
44 395 000	Total			
		Gothard.		
99 690 000	3 1/2	1er avril 1895	31 mars et 30 sept.	Toute la ligne avec les accessoires, y compris les nouvelles lignes d'accès.

Conditions de remboursement.	Observations.
Jura-Simplon.	
De 1869 à 1967, par tirages conformes au plan.	
De 1869 à 1958, par tirages conformes au plan.	Emprunt du Franco-Suisse.
Dès le 31 décembre 1897, les deux parties seront libres de dénoncer l'emprunt. Dès le 30 septembre 1906, faculté réciproque de dénoncer l'emprunt à 6 mois.	Capital et intérêts garantis par l'Etat de Berne.
Dès le 30 septembre 1906, faculté réciproque de dénoncer l'emprunt à 6 mois. Le 1er janvier 1904, et en tout temps à partir de cette date, la compagnie pourra opérer le remboursement total ou partiel de l'emprunt, moyennant avis donné 3 mois à l'avance.	Le montant total est de 140 000 000 de francs, dont 13 167 500 n'ont pas encore été émis.
Central.	
De 1887 à 1936, par amortissements conformes au plan.	
De 1883 à 1957, par amortissements conformes au plan.	
De 1915 à 1957, par amortissements conformes au plan. A partir de 1900, la débitrice a cependant le droit d'opérer le remboursement intégral de l'emprunt, pourvu qu'elle dénonce ce dernier 6 mois à l'avance.	
De 1915 à 1957, par amortissements conformes au plan. Dès le 15 septembre 1904, la compagnie aura le droit de rembourser les emprunts, pourvu qu'elle les dénonce 3 mois à l'avance.	
Union-Suisse.	
De 1860 à 1949, par tirages conformes au plan.	
De 1860 à 1949, par tirages conformes au plan.	
De 1865 à 1949, par tirages conformes au plan.	
La moitié des rendements annuels de la ligne (après déduction des frais d'administration et d'exploitation, des intérêts passifs et des versements aux fonds de renouvellement et de réserve) doit être employée au remboursement des deux emprunts, au prorata de leur montant, sans dépasser toutefois le ½ % du capital en circulation. Le conseil d'administration peut aussi ordonner des remboursements d'un chiffre plus élevé. Dès le 1er avril 1902. l'Union-Suisse pourra en tout temps dénoncer l'emprunt à 6 mois. Dernier terme pour le remboursement: 1er octobre 1912.	
Gothard.	
A amortir en 79 ans, à dater du 30 sept. 1895, par tirages conformes au plan. Dès le 30 sept. 1901. la compagnie sera	Le montant total de l'émission est de 115 000 000 de francs.

Aperçu des emprunts à la fin de 1895

Etat des emprunts à la fin de 1895.	Taux de l'intérêt.	Date de l'émission.	Echéances des intérêts.	Objets hypothéqués.
Fr.	%			
				Nord-Est.
15 000 000	4	1er déc. 1885	1er juin et 1er déc.	1. **Lignes du N.-E.:** Aarau-Zurich-Romanshorn, Rorschach-Romanshorn-Constance, Winterthur-Schaffhouse, Koblenz-Bülach-Winterthur, Bülach-Niederglatt-Oberglatt-Örlikon, Dielsdorf-Oberglatt, Niederglatt-Wettingen, Zurich-Thalweil-Ziegelbrücke-Näfels, Altstetten-Zoug-Lucerne, Turgi-Koblenz, Glaris-Linththal.
20 000 000	4	1er oct. 1886	1er avril et 1er oct.	
87 000 000	4	1er oct. 1887	1er avril et 1er oct.	
5 000 000	4	1er mars 1889	1er juin et 1er déc.	
1 837 500	4½	1er janv. 1892	1er janv.	
10 000 000	3½	31 août 1894	28 févr. et 31 août.	2. **Sud de l'Arg.:** Part pour moitié aux lignes Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee, Brugg-Hendschikon.
7 000 000	3½	15 juin 1895	15 juin et 15 déc.	
2 000 000	2½	1er juillet 1879	31 déc.	3. **Ligne du Bötzberg:** Part pour moitié à la ligne Brugg-Stein-Pratteln.
750 000	2½	31 août 1879	31 déc.	
450 000	2½	18 mars 1881	31 déc.	
450 000	4½	1er juillet 1879	31 déc.	
3 000 000	4	30 avril 1880/6 nov. 1883	30 avril	Section est de l'ancien chemin de fer National, y compris le matériel roulant.
3 600 000	2—3*	15 févr. 1889	15 févr.	—
350 000		15 févr. 1891	15 févr.	—
180 000		15 févr. 1892	15 févr.	—
330 000		15 févr. 1893	15 févr.	—
460 000		15 févr. 1894	15 févr.	—
80 000		15 févr. 1895	15 févr.	—
157 000	0—4**	30 sept. 1889	30 sept.	—
1 660 000	3-3½†	1er févr. 1892	1er févr.	—
3 000		1er juillet 1893	1er févr.	—
180 000		31 déc. 1894	1er juillet	—
157 000		31 déc. 1894	31 déc.	—
400 000	libre d'int.	1er déc. 1892	—	—
400 000	libre d'int.	1er juin 1893	—	—
325 000	libre d'int.	1er juin 1894	—	—
1 650 000	3	1er juin 1894	1er juin	—
110 000	3	1er févr. 1895	1er févr.	—
162 529 500	Total			

* Les 5 premières années à 2 %.
„ 5 années suivantes à 2½ „
„ 5 dernières années à 3 „

** Du 1er oct. 1889 au 30 sept. 1901 sans intérêts.
„ 1er oct. 1901 au 30 sept. 1906 à 2 %.
„ 1er oct. 1906 au 30 sept. 1911 à 2½ „
„ 1er oct. 1911 au 30 sept. 1916 à 3 „
„ 1er oct. 1916 au 30 sept. 1921 à 3½ „
„ 1er oct. 1921 au 30 sept. 1926 et post. à 4 %.

et des conditions de remboursement. (Suite.)

Conditions de remboursement.	Observations.
Nord-Est.	
Remboursable le 1er février 1897 ou, dès cette date au 1er févr. 1954, par tirages conformes au plan.	
Remboursable le 1er avril 1897 ou, dès cette date au 1er avril 1954, par tirages conformes au plan.	
Du 1er avril 1897 au 1er octobre 1954, par tirages conformes au plan; à partir du 1er avril 1897, le N.-E. a cependant le droit de dénoncer à 6 mois tout ou partie de l'emprunt.	
Du 1er juin 1897 au 1er décembre 1903, l'emprunt (tout ou partie) pourra être dénoncé a 6 mois; en cas de remboursement partiel, les titres seront tirés au sort.	
Remboursable le 1er janvier 1904, sans autre avis.	
Du 31 août 1904 au 31 août 1924, l'emprunt pourra être dénoncé à 6 mois.	
Du 30 juin 1905 au 30 juin 1925, l'emprunt pourra être dénoncé à 6 mois.	
Remboursable le 1er mars 1898 et le 1er mars 1899, par moitié et sans autre avis.	Prêt subventionnel pour Glaris-Linththal.
Remboursable { le 1er sept. 1899 / le 1er sept. 1899 / le 31 mai 1899 } sans autre avis.	Prêt subventionnel pour Glaris-Linththal.
Remboursable le 30 avril 1930, sans autre avis.	
Remboursable { le 15 févr. 1904 / le 15 févr. 1906 / le 15 févr. 1907 / le 15 févr. 1908 / le 15 févr. 1909 / le 15 févr. 1910 } sans autre avis.	Prêt subventionnel pour la ligne Zurich-lac (rive droite).
Remboursable en tout temps pour le N.-E.; les porteurs de titres n'ont pas le droit d'exiger le remboursement avant que les intérêts aient été payés à 4 % pendant 5 ans; faculté réciproque de dénoncer l'emprunt à 6 mois.	Prêt subventionnel pour Dielsdorf-Niederweningen.
Remboursable { le 1er févr. 1902 / le 1er juillet 1903 / le 31 déc. 1904 / le 31 déc. 1904 } sans autre avis.	Prêt subventionnel pour Thalweil-Zoug.
Le 1er nov. 1904 et sans dénonciation préalable, une somme de 731 250 francs devra être remboursée en espèces ou en obligations 4 % du N.-E., lesquelles devront être retirées après 12 ans contre paiement de leur valeur nominale; 393 750 francs sont compensés par la subvention (payable en 10 termes annuels) qu'accorde à l'exploitation la compagnie du chemin de fer Etzweilen-Schaffhouse.	Prêt subventionnel pour Etzweilen-Schaffhouse.
Remboursable le 1er juin 1904 / Remboursable le 1er févr. 1905 } sans autre avis.	Prêt subventionnel pour Eglisau-Schaffhouse. ††

† De la 1re à la 3me année, à 3 %.
De la 4me à la 7me année, à 3¼ „
De la 8me à la 10me année, à 3½ „

†† Le canton de Zurich doit encore verser:
120 000 francs au 1er févr. 1896; taux de l'int. 3 %.
120 000 francs au 1er févr. 1897; id. 3 „

Dividendes payés sur les actions.

Jura-Simplon.

Année.	Actions de priorité.			Actions ordinaires.			Ensemble.		
	Moyenne du capital.	Dividendes.		Moyenne du capital.	Dividendes.		Moyenne du capital.	Dividendes.	
		absolu.	%		absolu.	%		absolu.	%
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	
1868	5 361 000	225 000	4,20	74 443 000	353 631	0,47	79 804 000	578 631	0,73
1869	5 361 000	250 800	4,68	74 443 000	435 599	0,58	79 804 000	686 399	0,86
1870	5 361 000	345 000	6,43	73 980 000	676 882	0,91	79 341 000	1 021 882	1,29
1871	5 361 000	526 000	9,81	73 980 000	1 423 589	1,92	79 341 000	1 949 589	2,46
1872	—	—	—	91 625 000	1 807 362	1,97	91 625 000	1 807 362	1,97
1873	—	—	—	96 332 600	1 776 889	1,84	96 332 600	1 776 889	1,84
1874	2 800 000	140 000	5,00	112 444 199	634 376	0,56	115 244 199	774 376	0,67
1875	7 000 000	350 000	5,00	114 466 965	513 956	0,45	121 466 965	863 956	0,71
1876	11 200 000	574 000	5,12	119 941 650	984 383	0,82	131 141 650	1 558 383	1,19
1877	12 600 000	630 000	5,00	121 570 200	227 095	0,19	134 170 200	857 095	0,64
1878	14 000 000	700 000	5,00	121 572 000	52 895	0,04	135 572 000	752 895	0,55
1879	14 000 000	700 000	5,00	121 847 000	66 495	0,05	135 847 000	766 495	0,56
1880	14 000 000	700 000	5,00	125 797 000	405 680	0,32	139 797 000	1 105 680	0,79
1881	14 000 000	700 000	5,00	130 914 500	440 064	0,34	144 914 500	1 140 064	0,79
1882	14 000 000	700 000	5,00	134 102 000	799 769	0,60	148 102 000	1 499 769	1,01
1883	14 000 000	343 000	2,45	134 102 000	1 324 243	0,99	148 102 000	1 667 243	1,12
1884	14 000 000	350 000	2,50	134 102 000	1 128 888	0,84	148 102 000	1 478 888	1,00
1885	14 000 000	350 000	2,50	134 102 000	1 377 024	1,03	148 102 000	1 727 024	1,17
1886	14 000 000	700 000	5,00	134 102 000	1 372 486	1,02	148 102 000	2 072 486	1,40
1887	14 000 000	700 000	5,00	134 102 000	1 602 046	1,19	148 102 000	2 302 046	1,55
1888	14 000 000	700 000	5,00	134 652 684	1 756 772	1,36	148 652 684	2 456 772	1,65
1889	14 000 000	700 000	5,00	137 102 000	2 115 114	1,54	151 102 000	2 815 114	1,86
1890	52 000 000	2 340 000	4,50	48 000 000	560 000	1,17	100 000 000	2 900 000	2,90
1891	52 000 000	1 248 000	2,40	49 120 000	—	—	101 120 000	1 248 000	1,23
1892	52 000 000	780 000	1,50	49 120 000	—	—	101 120 000	780 000	0,77
1893	52 000 000	2 080 000	4,00	49 120 000	—	—	101 120 000	2 080 000	2,06
1894	52 000 000	2 340 000	4,50	49 120 000	1 964 800	4,00	101 120 000	4 304 800	4,26
1895	52 000 000	2 340 000	4,50	49 120 000	1 964 800	4,00	101 120 000	4 304 800	4,26
En moyenne	19 108 714	768 278	4,02	100 832 992	920 173	0,91	119 941 706	1 688 451	1,40

Les données pour les années 1868 à 1889 se rapportent à toutes les lignes qui, en 1890, sont devenues la propriété de la compagnie fusionnée « Jura-Simplon ».

On manque de données complètes pour les lignes exploitées de 1855 à 1867.

Une somme de 14 000 000 de francs a été ajoutée au capital-actions ordinaires, pour la ligne Berne-Lucerne dans les années 1875 à 1889.

Annexe XVII b.

Dividendes payés sur les actions.

Nord-Est.

Année.	Actions de priorité.			Actions ordinaires.			Ensemble.		
	Moyenne du capital.	Dividendes.		Moyenne du capital.	Dividendes.		Moyenne du capital.	Dividendes.	
		absolu.	%		absolu.	%		absolu.	%
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	
1857	—	—	—	28 708 000	1 291 860	4,50	28 708 000	1 291 860	4,50
1858	—	—	—	28 708 000	1 090 904	3,80	28 708 000	1 090 904	3,80
1859	—	—	—	28 708 000	1 435 400	5,00	28 708 000	1 435 400	5,00
1860	—	—	—	28 708 000	1 722 480	6,00	28 708 000	1 722 480	6,00
1861	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1862	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1863	—	—	—	28 708 000	2 081 330	7,25	28 708 000	2 081 330	7,25
1864	—	—	—	28 708 000	2 009 560	7,00	28 708 000	2 009 560	7,00
1865	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1866	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1867	—	—	—	28 708 000	2 153 100	7,50	28 708 000	2 153 100	7,50
1868	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1869	—	—	—	28 708 000	2 153 100	7,50	28 708 000	2 153 100	7,50
1870	—	—	—	28 708 000	2 009 560	7,00	28 708 000	2 009 560	7,00
1871	—	—	—	28 708 000	2 583 720	9,00	28 708 000	2 583 720	9,00
1872	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1873	—	—	—	31 031 000	2 482 480	8,00	31 031 000	2 482 480	8,00
1874	—	—	—	33 354 000	2 668 320	8,00	33 354 000	2 668 320	8,00
1875	—	—	—	36 842 625	2 947 410	8,00	36 842 625	2 947 410	8,00
1876	1 375 000	82 500	6,00	39 000 000	1 170 000	3,00	40 375 000	1 252 500	3,10
1877	11 000 000	—	—	39 000 000	—	—	50 000 000	—	—
1878	11 000 000	—	—	39 000 000	—	—	50 000 000	—	—
1879	11 000 000	—	—	39 000 000	—	—	50 000 000	—	—
1880	11 000 000	635 800	5,78	42 000 000	—	—	53 000 000	635 800	1,20
1881	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1882	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1883	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1884	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1885	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1886	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1887	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	840 000	2,00	53 000 000	1 500 000	2,83
1888	16 882 950	924 733	5,48	42 000 000	1 890 000	4,50	58 882 950	2 814 733	4,78
1889	21 089 400	1 154 875	5,48	42 000 000	2 520 000	6,00	63 089 400	3 674 875	5,82
1890	26 000 000	1 560 000	6,00	42 000 000	2 520 000	6,00	68 000 000	4 080 000	6,00
1891	26 000 000	1 300 000	5,00	43 253 278	2 156 397	4,99	69 253 278	3 456 397	4,99
1892	26 000 000	1 950 000	7,50	47 443 797	3 604 971	7,60	73 443 797	5 554 971	7,56
1893	26 000 000	1 456 000	5,60	52 777 444	2 913 985	5,52	78 777 444	4 369 985	5,55
1894	26 000 000	1 560 000	6,00	54 000 000	3 240 000	6,00	80 000 000	4 800 000	6,00
1895	26 000 000	1 716 000	6,60	54 000 000	3 564 000	6,60	80 000 000	5 280 000	6,60
En moyenne	8 109 392	434 758	5,36	36 658 039	1 661 841	4,53	44 767 431	2 096 599	4,68

On manque de données exactes sur le capital-actions et les dividendes, en ce qui concerne les lignes exploitées par le Nord-Est de 1847 à 1856.

Annexe XVII c.

Dividendes payés sur les actions.

Union-Suisse.

Année.	Actions de priorité.			Actions ordinaires.			Ensemble.		
	Moyenne du capital.	Dividendes.		Moyenne du capital.	Dividendes.		Moyenne du capital.	Dividendes.	
		absolu.	%		absolu.	%		absolu.	%
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	
1860	12 500 000	312 500	2,50	22 500 000	—	—	35 000 000	312 500	0,89
1861	12 500 000	—	—	22 500 000	—	—	35 000 000	—	—
1862	12 500 000	—	—	22 500 000	—	—	35 000 000	—	—
1863	12 500 000	—	—	22 500 000	—	—	35 000 000	—	—
1864	12 500 000	—	—	22 500 000	—	—	35 000 000	—	—
1865	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1866	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1867	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1868	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1869	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1870	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1871	17 500 000	437 500	2,50	22 500 000	—	—	40 000 000	437 500	1,09
1872	17 500 000	866 250	4,95	22 500 000	—	—	40 000 000	866 250	2,17
1873	17 500 000	350 000	2,00	22 500 000	—	—	40 000 000	350 000	0,87
1874	17 199 300	343 986	2,00	22 500 000	—	—	39 699 300	343 986	0,86
1875	17 199 000	550 368	3,20	22 500 000	—	—	39 699 000	550 368	1,39
1876	17 199 000	343 980	2,00	22 500 006	—	—	39 699 000	343 980	0,86
1877	17 199 000	275 184	1,60	22 500 000	—	—	39 699 000	275 184	0,69
1878	17 199 200	343 984	2,00	22 500 000	—	—	39 699 200	343 984	0,86
1879	17 500 000	437 500	2,50	22 500 000	—	—	40 000 000	437 500	1,09
1880	17 500 000	525 000	3,00	22 500 000	—	—	40 000 000	525 000	1,31
1881	17 500 000	612 500	3,50	22 500 000	—	—	40 000 000	612 500	1,53
1882	17 500 000	612 500	3,50	22 500 000	—	—	40 000 000	612 500	1,53
1883	17 500 000	805 000	4,60	22 500 000	—	—	40 000 000	805 000	2,01
1884	17 500 000	875 000	5,00	22 500 000	—	—	40 000 000	875 000	2,19
1885	17 500 000	875 000	5,00	22 500 000	450 000	2,00	40 000 000	1 325 000	3,31
1886	17 500 000	875 000	5,00	22 500 000	562 500	2,50	40 000 000	1 437 500	3,59
1887	17 500 000	875 000	5,00	22 500 000	562 500	2,50	40 000 000	1 437 500	3,59
1888	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	956 250	4,25	40 000 000	1 700 000	4,25
1889	17 500 000	875 000	5,00	22 500 000	1 125 000	5,00	40 000 000	2 000 000	5,00
1890	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	956 250	4,25	40 000 000	1 700 000	4,25
1891	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	450 000	2,00	40 000 000	1 193 750	2,98
1892	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	540 000	2,40	40 000 000	1 283 750	3,21
1893	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	787 500	3,50	40 000 000	1 531 250	3,83
1894	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	900 000	4,00	40 000 000	1 643 750	4,11
1895	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	843 750	3,75	40 000 000	1 587 500	3,97
En moyenne	16 763 764	455 486	2,72	22 500 000	225 937	1,00	39 263 764	681 423	1,74

On manque de données exactes sur le capital-actions et les dividendes, en ce qui concerne les lignes exploitées de 1857 à 1859.

Dividendes payés sur les actions. *Annexe XVII d.*

Années.	Central.			Gothard.		
	Moyenne du capital-actions.	Dividendes		Moyenne du capital-actions.	Dividendes	
		absolu.	%		absolu.	%
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	
1859	37 117 500	1 670 287	4,50			
1860	37 617 500	1 880 875	5,00			
1861	37 617 500	2 257 050	6,00			
1862	37 617 500	1 956 110	5,10			
1863	37 617 500	2 106 580	5,60			
1864	37 617 500	2 106 580	5,60			
1865	37 617 500	2 106 580	5,60			
1866	37 617 500	2 106 580	5,60			
1867	37 617 500	2 106 580	5,60			
1868	37 617 500	2 407 520	6,40			
1869	37 617 500	2 557 990	6,80			
1870	37 617 500	2 557 990	6,80			
1871	37 617 500	3 385 575	9,00			
1872	37 617 500	3 385 575	9,00			
1873	37 617 500	3 385 575	9,00			
1874	37 617 500	3 009 400	8,00			
1875	50 000 000	2 500 000	5,00			
1876	50 000 000	2 250 000	4,50			
1877	50 000 000	1 000 000	2,00			
1878	50 000 000	—	—			
1879	50 000 000	—	—			
1880	50 000 000	1 600 000	3,20			
1881	50 000 000	1 800 000	3,60			
1882	50 000 000	2 000 000	4,00	17 000 000	425 000	2,50
1883	50 000 000	2 000 000	4,00	34 000 000	850 000	2,50
1884	50 000 000	1 900 000	3,80	34 000 000	850 000	2,50
1885	50 000 000	2 000 000	4,00	34 000 000	1 190 000	3,50
1886	50 000 000	2 250 000	4,50	34 000 000	1 190 000	3,50
1887	50 000 000	2 500 000	5,00	34 000 000	1 700 000	5,00
1888	50 000 000	2 800 000	5,60	37 000 000	2 160 000	5,84
1889	50 000 000	3 300 000	6,60	37 000 000	2 568 000	6,94
1890	50 000 000	3 200 000	6,40	37 000 000	2 228 000	6,02
1891	50 000 000	2 200 000	4,40	43 750 000	2 550 000	5,83
1892	50 000 000	2 000 000	4,00	45 000 000	2 800 000	6,22
1893	50 000 000	2 500 000	5,00	45 000 000	3 000 000	6,67
1894	50 000 000	2 750 000	5,50	50 000 000	3 700 000	7,40
1895	50 000 000	3 250 000	6,50	50 000 000	3 700 000	7,40
En moyenne	44 631 892	2 237 482	5,01	37 982 142	2 065 071	5,44
	De 1853 au 10 juillet 1858 (ouverture du tunnel du Hauenstein) les intérêts des actions ont été calculés à 4 % l'an et portés au débit du compte de construction.			Pendant la période de construction, soit de 1872 au 1er juin 1882, les intérêts du capital-actions ont été calculés à 6 % l'an et portés au débit du compte de construction.		

Tableau comparatif des capitaux

Désignations.	Unité.	Jura-Simplon.	Nord-Est, y compris les lignes communes.
a. Résultats pour les compagnies de chemins de fer.			
Capital moyen en 1886	Fr.	313 133 932	194 739 833
» » » 1887	»	312 855 713	194 375 667
» » » 1888	»	315 097 848	196 101 950
» » » 1889	»	319 436 358	203 843 650
» » » 1890	»	273 499 402	212 920 167
» » » 1891	»	273 560 883	214 060 528
» » » 1892	»	281 190 467	219 443 979
» » » 1893	»	280 681 191	228 194 027
» » » 1894	»	286 703 460	234 602 416
» » » 1895	»	298 372 459	242 589 695
» » dans les 10 années	»	295 453 171	214 087 191
Produit net total en 1886	Fr.	8 691 618	7 727 096
» » » » 1887	»	8 976 685	6 879 388
» » » » 1888	»	9 473 614	9 010 384
» » » » 1889	»	8 796 920	9 996 661
» » » » 1890	»	9 827 842	10 578 789
» » » » 1891	»	7 478 184	9 620 444
» » » » 1892	»	7 972 141	9 198 493
» » » » 1893	»	9 269 570	10 413 806
» » » » 1894	»	9 875 413	10 972 590
» » » » 1895	»	11 867 355	11 451 116
Moyenne des 10 années	»	9 222 934	9 584 877
Produit net en % du capital d'établissement pour 1886	%	2,77	3,97
» » » » » » » » 1887	»	2,87	3,54
» » » » » » » » 1888	»	3,01	4,59
» » » » » » » » 1889	»	2,75	4,90
» » » » » » » » 1890	»	3,59	4,97
» » » » » » » » 1891	»	2,73	4,49
» » » » » » » » 1892	»	2,83	4,19
» » » » » » » » 1893	»	3,30	4,56
» » » » » » » » 1894	»	3,44	4,68
» » » » » » » » 1895	»	3,98	4,72
Moyenne des 10 années	»	3,12	4,48
b. Résultats pour la Confédération.		**1903.**	**1903.**
Capital d'établissement à 4 %	Fr.	286 236 440	249 067 069
» » » 3½ %	»	301 301 516	262 175 862
» » » 3 %	»	316 366 592	275 284 655
Produit net, conformément aux annexes XIII *a*, *b* et *c*	Fr.	11 816 157	10 220 146
Produit net en % du capital d'établissement à 4 % intérêt	%	4,13	4,10
» » » » » » » » 3½ % »	»	3,92	3,90
» » » » » » » » 3 % »	»	3,73	3,71

Remarque. Les subventions et la part qu'elles ont au produit net

à intérêt et du produit net total. *Annexe XVIII.*

Central, y compris les lignes communes.	**Union-Suisse.**	**Gothard.**	**Wohlen-Bremgarten** (part de la commune de Bremgarten).	**Ensemble.**
151 401 520	80 671 425	124 572 626	233 522	864 752 858
150 632 148	80 475 425	125 025 625	233 522	863 598 100
149 778 424	80 225 550	128 083 300	233 522	869 520 594
149 191 976	80 016 625	128 063 500	233 522	880 785 631
150 639 474	79 818 000	128 047 000	233 522	845 157 565
151 724 109	79 619 475	136 257 500	233 522	855 456 017
156 409 645	80 581 925	143 553 600	233 522	881 413 138
160 477 075	82 383 075	43 522 500	233 522	895 491 390
160 476 210	83 934 125	148 383 100	233 522	914 332 833
160 966 647	84 485 575	149 541 250	233 522	936 189 148
154 169 723	81 221 120	135 505 000	233 522	880 669 727
6 345 114	3 025 770	4 632 197	— 4 138	30 417 657
6 535 662	3 069 457	5 842 330	— 3 594	31 299 928
6 833 736	3 405 564	5 731 093	— 2 532	34 451 859
7 383 961	3 726 376	6 161 805	— 2 626	36 063 097
7 256 572	3 449 559	6 018 074	— 2 024	37 128 812
5 983 864	2 840 661	6 515 336	— 1 716	32 436 773
6 116 036	2 576 737	6 660 491	— 2 234	32 521 664
7 023 339	3 225 586	6 849 833	— 1 636	36 780 498
7 191 973	3 399 450	7 698 145	— 1 660	39 135 911
7 545 511	3 388 608	7 378 792	— 3 504	41 627 878
6 821 577	3 210 777	6 348 809	— 2 566	35 186 408
4,19	3,75	3,72	— 1,77	3,52
4,34	3,81	4,67	— 1,54	3,62
4,56	4,25	4,47	— 1,08	3,96
4,95	4,66	4,81	— 1,12	4,10
4,82	4,32	4,70	— 0,87	4,39
3,94	3,57	4,78	— 0,78	3,79
3,91	3,20	4,64	— 0,96	3,69
4,38	3,92	4,77	— 0,70	4,11
4,48	4,05	5,19	— 0,71	4,26
4,69	4,01	4,93	— 1,50	4,45
4,43	3,95	4,69	— 1,10	4,00
1903.	**1903.**	**1909.**	**1903.**	
182 251 149	82 090 949	170 607 413	200 994	970 454 014
191 843 315	86 411 525	179 586 750	211 573	1 021 530 541
201 435 481	90 732 101	188 566 087	222 152	1 072 607 068
8 581 771	3 973 614	7 819 143	— 2 581	42 408 250
4,71	4,84	4,58	— 1,28	4,37
4,47	4,60	4,35	— 1,22	4,15
4,26	4,38	4,15	— 1,16	3,95

ne sont pas comprises dans les chiffres ci-dessus.

Extension des chemins de fer sur territoire suisse.

Longueur des lignes à la fin des années 1844 à 1895.

Années.	Lignes à adhérence à voie normale, avec traction par locomotives.	Lignes à adhérence à voie étroite, avec traction par locomotives.	Lignes à adhérence, avec moteurs électriques.	Chemins de fer à crémaillère, avec traction par locomotives.	Chemins de fer funiculaires		Tramways		TOTAL.
					avec moteurs électriques.	avec d'autres moteurs.	avec moteurs électriques.	avec d'autres moteurs.	
	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
1844	1 860	—	—	—	—	—	—	—	1 860
1845	1 860	—	—	—	—	—	—	—	1 860
1846	1 860	—	—	—	—	—	—	—	1 860
1847	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1848	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1849	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1850	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1851	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1852	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1853	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1854	38 452	—	—	—	—	—	—	—	38 452
1855	210 330	—	—	—	—	—	—	—	210 330
1856	339 799	—	—	—	—	—	—	—	339 799
1857	518 816	—	—	—	—	—	—	—	518 816
1858	704 010	—	—	—	—	—	—	—	704 010
1859	940 189	—	—	—	—	—	—	—	940 189
1860	1 052 830	—	—	—	—	—	—	—	1 052 830
1861	1 082 607	—	—	—	—	—	—	—	1 082 607
1862	1 156 196	—	—	—	—	—	—	2 850	1 159 046
1863	1 185 164	—	—	—	—	—	—	2 850	1 188 014
1864	1 301 558	—	—	—	—	—	—	5 740	1 307 298
1865	1 321 546	—	—	—	—	—	—	5 740	1 327 286
1866	1 321 546	—	—	—	—	—	—	5 740	1 327 286